



# Adielsson story

FRAMGÅNGSRIK I SM – ERC – VIRTUELLT

 **BILSPORT**

NR 4 2020

Pris 79:- inkl. moms, 8 EURO, Norge 89 NOK

# Rally & Racing

RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING



# POWER STAGE

Avgörande  
eller jippo?  
All statistik!

**RASMUS LINDH**  
Karriär i USA

**STANLEY DICKENS**  
Le Mans-vinnaren



**FOLKRACE**  
Byggen på G

Säkerhet i rally  
**SAFETY TRACKING**



LIVESÄNDNING • NOTISER • SBF INFORMERAR • KRÖNIKOR



NYHET!

# EQUIPMENT FOR ROAD & RACING

Fri frakt  
till Sverige!  
Gäller fram  
till midsommar  
2020

Besök vår  
webshop:



emotion  
wheels

STYLE  
WHEELS

Lombardo  
*drive in style...*

CHEETAH  
WHEELS



GEBHARDT  
AUTOMOTIVE

[www.gebhardt-automotive.com](http://www.gebhardt-automotive.com)





FOTO: SÖREN EMMERVALL

Jodå, till och med undertecknad har provat och insett hur kul, men svårt, det är att försöka hänga med stjärnorna i den virtuella världen.

# Bilsporten snurrar på högvarv

Jag skulle vilja påstå att bilsporten är, och har varit, synnerligen aktiv den här våren.

Bara för att vi avråds från att kramas och umgås i stora flockar tvingas ju inte de flesta av oss att enbart ligga i soffan och jäsa.

För det första. Alla förare och team med minsta lilla uns av ambitionsnivå har historiens bästa möjlighet att förbereda sig. Det finns väl ingen som är "helt färdig" med sin tävlingsbil, servicebil eller verkstad? Nu kan knappast någon skylla på för lite tid att hinna bygga om, färdigställa eller göra de där sista justeringarna.

Den som vill vara lite bättre än sina konkurrenter i kommande tävlingar ser också till att träna fysik och testa sina bilar.

Fysiken kan du i mångt och mycket vässa på golvet i vardagsrummet (armhävningar till exempel) eller på löprundan.

Och tävlingsbilen testas du så klart hos banägare som är mer sugna än någonsin på att hyra ut sina anläggningar eller hos någon markägare som säkert upplåter ett par kilometers avlyst grusväg åt dig om du bara visar lite framåtanda.

**DESSUTOM** upplever virtuell bilsport ett sällsynt uppsving just nu. Det dräller av tävlingsmöjligheter. Serier på lägre och högre nivå välkomnar alla – från nybörjare med ett tv-spel och handkontroll till fullfjädrade proffs med avancerade riggar.

Oavsett vilken utrustning du har möjlighet att hålla dig med, så är dagens bilspel och simulatorer så väl utvecklade att du lär dig massor på att nöta timmar.

Dessa timmar kostar ingenting förutom din tid och lite el.

Nu kan vem som helst mäta sig mot världsstjärnor i virtuell bilsport. Rally, racing, rallycross, drifting.

De riktigt framgångsrika kan få erbjudande om att skriva kontrakt med team och sponsorer och faktiskt tjäna en slant.

Dagens tv-spel är inte bara ett nedvärderat tidsfördriv. För somliga är det ett yrke. Och tävlingarna lockar storpublik som sitter hemma och streamar dramatiken till sin smart-tv eller dator.

Plötsligt kommer det som vi betraktar som "vanligt" tävlande igång igen. På riktiga banor och vägar, med riktiga bilar, däck och bensin. Då är jag övertygad om att den virtuella bilsporten har växt sig så stark att den kommer leva kvar som ett utmärkt komplement.

Har du inte råd att köra R5:a i skogen så har du säkert möjlighet att spaka R5:a virtuellt.

**OCH DU**, glöm inte bort att ta en paus från garaget eller datorn ibland. Den äldsta, och fortfarande i allra högsta grad levande, källan till såväl kunskap som tidsfördriv är tidningen!

För 415 år sedan, alltså 1605, kom de första tryckta tidningarna. Sedan dess har både produktionen och deras innehåll utvecklats.

Jag är glad att du håller en tidning i din hand just nu. Extra glad att du har valt just Bilsport Rally&Racing.

Ödmjukt hoppas jag att du fortsätter med den vanan.

**Mikael Johansson**  
Redaktör



## INNEHÅLL

**4** **PARC FERMÉ**  
Ganska tydliga budskap ...

**6** **RALLY**  
Power Stage – jippo eller avgörande?

**14** **RACING**  
Rasmus Lindh.

**18** **DIGITAL MOTORMÄSSA**  
Livesändning av #motorhobbyn2020.

**20** **RALLY**  
Mattias Adielsson story.

**26** **FOLKRACE**  
Byggen på G inför sommaren.

**30** **RALLY**  
Safety tracking.

**34** **RACING**  
Le Mans-vinnaren Stanley Dickens.

**40** **GARAGEBLICK**  
I väntan på bilsportsäsongen ...

**44** **TILLBAKABLICK**  
Nostalgi, minnen och arkiv.

**46** **NOTISER**  
Nyheter och krönikor.

**52** **SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET**  
Nyheter, officiella meddelanden och kalender.

**57** **KRÖNIKA**  
Thomas Lindbergs äventyr.

**NÄSTA NUMMER UTE 25 JUNI**

Som prenumerant  
får du tidningen tidigare

**BILSPORT**  
**Rally&Racing**  
RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING

GRUNDAD 2002

**PRENUMERATION & LÄSARSERVICE**  
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15  
[www.kundservice.net/rallyracing](http://www.kundservice.net/rallyracing)

### Utgivare

Förlags AB Albinsson & Sjöberg  
Box 529, 371 23 Karlskrona

### Besöksadress

Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

### Telefon

Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-17  
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

### E-post redaktionen

[rallyracing@rallyracing.se](mailto:rallyracing@rallyracing.se)

### E-post direkt

[fornamn.efternamn@fabas.se](mailto:fornamn.efternamn@fabas.se)

### Hemsida

[www.bilsportrallyracing.se](http://www.bilsportrallyracing.se) och [www.fabas.se](http://www.fabas.se)

### FÖRLAGSLEDNING

#### Publisher och ansvarig utgivare

Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

### REDAKTION

#### Redaktör

Mikael Johansson, 0455-33 53 83

#### Redaktion

Thomas Lindberg, 072-554 01 94  
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

#### Layout

Christian Hansson, 0455-33 53 59

#### Bildchef

Joachim Cruus, 0455-33 53 82

#### Korrektur

Petra Stieger, 0455-36 12 05

#### Medarbetare i detta nummer

Sven Andersson, Stefan Boman, Micke Fransson,  
Michael Hoffstedt, Jerker Johansson, Robin Nilsson,  
Mattias Persson, Bo Porshed, Tony Welam.

#### Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90

### ANNONSAVDDELNING

#### Företagsannonser

Bilsport Rally&Racing  
Box 529, 371 23 KARLSKRONA.

#### Annonsförsäljning

Jonas Andersson, 0455-36 12 97,  
[jonas.andersson@fabas.se](mailto:jonas.andersson@fabas.se).

#### Annonsproduktion

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

### PRENUMERATION

Beställes på [www.rallyracing.se/prenumerera](http://www.rallyracing.se/prenumerera)  
eller kontakta vår kundservice  
på [kundservice@fabas.se](mailto:kundservice@fabas.se) eller  
telefon 0455-30 29 30.  
Pris helår (8 nr) 499 SEK,  
Utanför Sverige tillkommer  
portotillägg för respektive land.

### MARKNADSAVDDELNING

#### Marknadsansvarig

Linnea Lundell, 0455-33 53 10

#### Utställningar och träffar

Eva Holmberg, 0455-33 53 43

### ÖVRIGT

#### Teknisk produktion och repro

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 71

#### Tryck

V-TAB, Vimmerby.

#### Copyright

Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346  
Bilsport Rally&Racing ansvarar inte för insänt,  
ej beställt material i form av text och bilder.  
Allt material i Bilsport Rally&Racing lagras digitalt.  
Den som sänder material till tidningen förutsätts  
medge att materialet får lagras och spridas  
elektroniskt eller i pappersform.  
Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens  
pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

#### Upplaga

Kontrollerad av AB Tidningsstatistik.

#### Personuppgiftspolicy

Din personliga integritet och hur vi hanterar dina  
personuppgifter är viktigt för oss.  
Vi har förtydligat hur vi hanterar dina  
personuppgifter i vår policy.  
Läs mer på [www.fabas.se/integritetspolicy](http://www.fabas.se/integritetspolicy)

### OMSLAGSBILDER

#### Stora bilden

Craig Breen/Scott Martin, VM-rallyt i Argentina 2018,  
Citroën C3 WRC.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Mattias Adielsson och co-drivern Andreas Johansson.

FOTO: MATTIAS ADIELSSON MOTORSPORT

Folkracemotor – Patrik Lundh, Måilla MK.

FOTO: PRIVAT

Safety Tracking.

FOTO: MICKE FRANSSON



# Parc fermé

FOTO: TONY WELAM



## Tydligt budskap!

● **I SLUTET AV** 1990- och början av 2000-talet hade STCC glansdagar med stora startfält och mängder av åskådare som följde cirkusen. Och dramatiken på banan var det inget fel på.

Bilden från Gelleråsen är legendarisk, när Volvo-stjärnan Jan "Flash" Nilsson hade synpunkter på Roberto Colciagos körning. Värmlänningen gick helt sonika ut på banan för att förmedla sina aktuella känslor för Audis italienare.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

## Pappskalle?

● **SOMLIGA ÅSKÅDARE** under årets mexikanska VM-rally gjorde allt för att skydda sig från damm. Nackdelen kanske var att kartongen över huvudet gjorde att den här kreativa figuren inte ens såg några tävlingsbilar.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

## Med siktet inställt på ...

● **NEJ! FÖRLÄT!** Vi vet! Den rubriken till den bilden är så självklar att den inte ens nästan är bra. **Takamoto Katsuta** tycker nog i alla fall att hans WRC-puffra är betydligt skojigare än den här bössan.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

## Kan inte misstolkas

● **UPPSNAPPAT** under Semesterracet 2015 i Vimmerby. Frågor på det? En "bonkabil" är uppenbarligen en bil som används för att köra folkrace med. Inte konstigare än så.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

## Budgivningen kan börja

● **FÅ SE HÄR NU.** Sa du att man kunde lägga bud på alla bilar där borta? Hm, då lägger jag ett bud på den blågula Volvon. Och ett på den blåvita Forden.



#494480

## FÄRGSPRUTA FÖR SPRUTSPACKEL

En bra proffsspruta av HVLP-typ; mer luftvolym med lägre tryck används för att sprida färgen över arbetsstycket, minskar mängden färgdimma och förkortar torktiden. Både sprut bild och färgmängd kan regleras och sugbågaren har en volym på 600 ml.

**999** KR

**KAMPANJ**

**4.999** KR  
7.450 KR

#511083

### VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR

Verktögsbilen med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget.


**7.795** KR

#86810

### KOMPRESSOR, 5,5 HK, 180 L

Prisvärd kompressor i hög kvalitet som är lämplig för verkstäder, garage mm. Kompressorblock med gjutjärnscylindrar för tyst gång och lång drifttid. Underhållsfri elmotor i aluminium, justerbar tryckvakt

**NYHET**

**1.490** KR

#512798

### ÅNGTVÄTT, 2000 W

Kraftfull ångtvätt som effektivt tar bort ingrodd smuts från bilens in- och exteriör skonsamt utan någon risk för skada. Den fantastiska egenskapen ånga har är att inga kemikalier är nödvändiga, vilket är både skonsamt för bilen och miljön.


**7.495** KR  
8.995 KR

#89433

### HYDRAULPRESS, 30 T

Kraftig hydraulisk verkstadspress av industrimodell. Levereras med 2 st kraftiga pressplattor. Presskolven löper på lagerbanor och är justerbar i sidled. Pressplattornas mått: 205x130 mm.


**3.995** KR

#507493

### VERKSTADSVÄTT MED VÄRME

Verkstadsvätt med värme för effektiv rengöring av motordelar och andra detaljer.


**23.900** KR  
26.738 KR

#85268

### PARKERINGSLYFT, FYRPELARE

Gör det möjligt att få plats med en bil till i garaget! Perfekt för bilentusiasten. Med säkerhetslåsning på alla ben och droppkar för att skydda bilen under. Behöver inte skruvas fast i golvet.

**NYHET**

**2.495** KR

#511962

### BÄNKPOLERMASKIN, 750W

Bänkpolermaskin för verkstad och industri med kraftig 750W induktionsmotor. Polermaskinen levereras med 2 st 250x20x20 mm.

**KAMPANJ**

**2.999** KR  
4.113 KR

#510421

### KOMPRESSORPAKET

Kompressor inklusive tryckluftsslang, blåspistol och mutterdragare med hylsor till paketpris! Perfekt för pumpning av däck och bollar, däckbyte, blåsrengöring eller till spikpistolen vid renovering.


**3.595** KR  
4.476 KR

#495863

### VERKTYGSVAGN OCH LÅDA

Spara plats med den här verktygsbilen! Både topplåda och vagn till lägre pris än vad bara en vagn kostar normalt.


**3.995** KR  
5.385 KR

#513169

### SLIPMASKIN MED DAMMSUGARE 30 L

Paket med oscillerande enhandsslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhandsslipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor. Stop-funktionen förlänger även motorns livslängd eftersom inte lika mycket skadligt damm tränger in.


**16.900** KR

#510425

### TVÅPELARLYFT, 4-TON

Hydraulisk tvåpelaryft med självlåsande lyftarmer som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

[www.verktygsboden.se](http://www.verktygsboden.se)

**Verktygsboden**
**KUNDTJÄNST**
[info@verktygsboden.se](mailto:info@verktygsboden.se)  
033 - 20 26 50

**BUTIKEN I BORÅS**

 Källbäckerydsgatan 1  
Mån-Fre 07-18, Lör 09-15

**VERKTYGSBODEN**

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.



Enda gången en "icke WRC-bil" tagit Power Stage-poäng var i Tyskland 2012. För bedriften att bli trea på sträckan stod Andreas Mikkelsen/Ola Fløene i en Skoda Fabia S2000. I tävlingen blev norska duon sjua totalt.



Första, och hittills enda, gången Power Stage kördes som SS 1 var i Frankrike 2013. Sträckan var 4,55 km kort och Dani Sordo/Carlos del Barrio (bilden) vann sträckan 0,7 sekunder före Thierry Neuville och Sébastien Ogier trea, 0,8 efter Sordo.

# POWER STAGE

## Avgörande eller mest ett jippo?

Oftast sista sträckan av ett VM-rally. Total spänning. Nu ska tävlingen avgöras genom maximal urladdning. Här ska ytterst värdefulla VM-poäng samlas in.

Fast är Power Stage särskilt betydelsefull egentligen? Nja, statistiken visar att Power Stage är mer av ett tv-jippo än något avgörande för vare sig tävlingen i sig eller VM-säsongen som helhet.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), TONY WELAM/MCKLEIN (FOTO).





Nyzeeländaren Hayden Paddon är en av sju förare som vunnit Power Stage i samma tävling som han även vann totalt. På bilden firar han och co-drivern John Kennard denna framgång i Argentina 2016.



FOTO: BACKMANS FOTO



Power Stage testades 1999 i Frankrike och Finland (bilden). Båda gångerna vann Didier Auriol, navigerad av Denis Giraudet i Toyota Corolla WRC. Konceptet lades sedan i malpåse tills det infördes på allvar säsongen 2011.

Här, i Polen 2017, bjöd Hayden Paddon och Sebastian Marshall åskådarna på show. Duon blev tvåa totalt, men utan Power Stage-poäng.







**S**edan många år tillbaka har VM-tävlingarna i rally haft upplägget med tre dagsetapper (fredag-söndag). Oftast har söndagen varit den kortaste etappen och för det mesta har tävlingens toppstrid i stort sett varit avgjord efter lördagen. Sista dagen i ett VM-rally har för teamen mest handlat om att bevaka sina placeringar och säkra sina poäng.

Inför säsongen 2011 beslöts att införa en så kallad Power Stage. Tanken var att sträckan skulle tv-sändas, ge extra VM-poäng åt de tre snabbaste förarna och på så sätt krydda tävlingen. Möjligheten att ta några fler poäng skulle få förarna att ladda extra och det skulle så klart komma

åskådarna till godo såväl utmed sträckan som hemma vid tv-apparaterna.

Redan 1999 infördes Power Stage på prov vid två tävlingar (Frankrike och Finland). Men av någon anledning lades idén sedan i malpåse fram till 2011.

När Power Stage återinfördes med full kraft skulle det handla om varje tävlings sista sträcka. På så vis fanns en möjlighet för topp-ekipage som brutit, och startat om, att inte gå helt lottlösa ur tävlingen om de avslutade på topp.

**FRÅN SLUTET AV** säsongen 2012 och under hela 2013 laborerade arrangörerna med vilken av tävlingarnas sträckor som skulle vara Power Stage.

WRC:s tv-team jobbar trångt och intensivt när de producerar rörligt material som sänds över hela världen. Stort fokus läggs på Power Stage som livesänds!







Mini är ett av sex bilmärken som vunnit Power Stage. På bilden firar Kris Meeke och hans co-driver Paul Nagle Power Stage-seger och femte plats totalt i Spanien 2011.

## WRC VM-POÄNG 2011-2020

**POÄNGSKALA  
FÖR TOPP 10  
I VARJE TÄVLING**  
25, 18, 15, 12, 10, 8, 6,  
4, 2, 1

**POÄNGSKALA FÖR  
POWER STAGE  
2011-2016**  
3, 2, 1

**POÄNGSKALA FÖR  
POWER STAGE  
2017-2020**  
5, 4, 3, 2, 1.

## WRC – POWER STAGE 2011-2020

### ALLA 23 FÖRARE SOM TAGIT POWER STAGE-POÄNG

240 poäng (84 gånger) – Sébastien Ogier, Frankrike  
153 poäng (71 gånger) – Jari-Matti Latvala, Finland  
150 poäng (51 gånger) – Thierry Neuville, Belgien  
106 poäng (31 gånger) – Ott Tänak, Estland  
55 poäng (23 gånger) – Kris Meeke, Storbritannien  
54 poäng (27 gånger) – Andreas Mikkelsen, Norge  
54 poäng (25 gånger) – Dani Sordo, Spanien  
50 poäng (24 gånger) – Sébastien Loeb, Frankrike  
44 poäng (15 gånger) – Esapekka Lappi, Finland  
37 poäng (16 gånger) – Elfyn Evans, Storbritannien  
33 poäng (17 gånger) – Mikko Hirvonen, Finland  
22 poäng (13 gånger) – Mads Østberg, Norge  
21 poäng (10 gånger) – Petter Solberg, Norge  
16 poäng (7 gånger) – Teemu Suninen, Finland  
7 poäng (4 gånger) – Craig Breen, Irland  
7 poäng (4 gånger) – Hayden Paddon, Nya Zeeland  
6 poäng (2 gånger) – Stéphane Lefebvre, Frankrike  
6 poäng (4 gånger) – Evgeniy Novikov, Ryssland  
5 poäng (3 gånger) – Juho Hänninen, Finland  
5 poäng (1 gång) – Kalle Rovanperä, Finland  
3 poäng (2 gånger) – Robert Kubica, Polen  
2 poäng (1 gång) – Kevin Abbring, Nederländerna  
1 poäng (1 gång) – Nasser Al-Attiyah, Qatar

### ALLA 15 FÖRARE SOM HAR VUNNIT POWER STAGE

39 gånger – Sébastien Ogier, Frankrike  
15 gånger – Jari-Matti Latvala, Finland  
14 gånger – Thierry Neuville, Belgien  
13 gånger – Ott Tänak, Estland  
7 gånger – Sébastien Loeb, Frankrike  
6 gånger – Kris Meeke, Storbritannien  
5 gånger – Mikko Hirvonen, Finland  
4 gånger – Esapekka Lappi, Finland  
4 gånger – Petter Solberg, Norge  
4 gånger – Dani Sordo, Spanien  
3 gånger – Andreas Mikkelsen, Norge  
1 gång – Elfyn Evans, Storbritannien  
1 gång – Hayden Paddon, Nya Zeeland  
1 gång – Kalle Rovanperä, Finland  
1 gång – Mads Østberg, Norge

### ALLA 30 CO-DRIVER SOM TAGIT POWER STAGE-POÄNG

240 poäng (84 gånger) – Julien Ingrassia, Frankrike  
153 poäng (71 gånger) – Miikka Anttila, Finland  
150 poäng (51 gånger) – Nicolas Gilsoul, Belgien  
97 poäng (27 gånger) – Martin Järveoja, Estland  
50 poäng (24 gånger) – Daniel Elena, Monaco  
44 poäng (15 gånger) – Janne Fern, Finland  
41 poäng (20 gånger) – Jarmo Lehtinen, Finland  
38 poäng (18 gånger) – Paul Nagle, Irland  
35 poäng (15 gånger) – Anders Jæger, Norge  
27 poäng (13 gånger) – Carlos Del Barrio, Spanien  
27 poäng (12 gånger) – Marc Martí, Spanien  
25 poäng (11 gånger) – Daniel Barritt, Storbritannien  
21 poäng (10 gånger) – Chris Patterson, Storbritannien  
19 poäng (6 gånger) – Sebastian Marshall, Storbritannien  
19 poäng (9 gånger) – Scott Martin, Storbritannien  
18 poäng (11 gånger) – Ola Fløene, Norge  
15 poäng (11 gånger) – Jonas Andersson, Sverige  
7 poäng (2 gånger) – Torstein Eriksen, Norge  
7 poäng (4 gånger) – John Kennard, Nya Zeeland  
6 poäng (2 gånger) – Gabin Moreau, Frankrike  
6 poäng (3 gånger) – Marko Salminen, Finland  
5 poäng (1 gång) – Jonne Halttunen, Finland  
5 poäng (3 gånger) – Kaj Lindström, Finland  
5 poäng (3 gånger) – Ilka Minor-Petrasko, Österrike  
5 poäng (2 gånger) – Raigo Molder, Estland  
4 poäng (2 gånger) – Kuldar Sikk, Estland  
3 poäng (2 gånger) – Mikko Markkula, Finland  
3 poäng (2 gånger) – Maciej Szepeaniak, Polen  
1 poäng (1 gång) – Giovanni Bernacchini, Italien  
1 poäng (1 gång) – Denis Giraudet, Frankrike

### SJU FÖRARE HAR VUNNIT POWER STAGE I TÄVLING SOM DE OCKSÅ TOTALSEGRADE

18 gånger – Sébastien Ogier, Frankrike  
5 gånger – Ott Tänak, Estland  
3 gånger – Sébastien Loeb, Frankrike  
3 gånger – Thierry Neuville, Belgien  
1 gång – Jari-Matti Latvala, Finland  
1 gång – Andreas Mikkelsen, Norge  
1 gång – Hayden Paddon, Nya Zeeland



## Dragracing 2020

### EM i Dragracing (FIA)

22-25 maj	Santa Pod	England
4-7 juni	Tierp	Sverige
13-16 augusti	Tierp	Sverige
28-30 augusti	Hockenheim	Tyskland
10-13 sept	Santa Pod	England

**EDRS Pro Nordic/Pro Nordic MO**  
**På grund av rådande omständigheter är kalender satt på vänt tills vidare!**

29-31 maj	Gardermoen	Norge
16-17 juni	Orsa	Sverige
5-16 maj	Kauhava	Finland
22-23 maj	Vångårda	Sverige
4-7 juni	Tierp	Sverige
13-14 juni	Motopark	Finland
19-21 juni	Orsa	Sverige
25-27 juni	Kauhava	Finland
3-5 juli	Piteå	Sverige
4-5 juli	Haapsalu	Estland
10-11 juli	Fällfors	Sverige
17-19 juli	Sundsvall	Sverige
30 juli-2 augusti	Gardermoen	Norge
8-9 augusti	Söderhamn	Sverige
13-16 augusti	Tierp	Sverige
21-22 augusti	Kauhava	Finland
22-23 augusti	Lindesberg	Sverige
28-30 augusti	Sundsvall	Sverige
4-5 september	Mosten	Danmark
5-6 september	Motopark	Finland
11-13 september	Gardermoen	Norge (EDRS Finals)

Med reservation för förändringar!



www.dragracingeurope.eu



► Näst sista sträckan, en special mitt i tävlingen och ett par sträckor från mål – flera varianter provades. I Frankrike 2013 gick man så långt att man lade Power Stage som rallyts inledande sträcka.

Men från och med 2014 har Power Stage handlat om varje tävlings avslutande sträcka. Utom i Storbritannien 2018 då man tyckte att SS 20 av 23 kunde vara den extra poänggivande specialen.

För de enskilda tävlingarnas vidkommande spelar så

## WRC – POWER STAGE 2011–2020

### TIO SNABBASTE STRÄCKSEGRARNA (SNITTFART)

- 135,3 km/h – Finland 2015
- Sébastien Ogier, (FRA), VW Polo
- 132,5 km/h – Finland 2016
- Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20
- 129,5 km/h – Finland 2012
- Mikko Hirvonen, (FIN), Citroën DS3
- 127,6 km/h – Polen 2015
- Sébastien Ogier, (FRA), VW Polo
- 126,2 km/h – Finland 2017
- Ott Tänak, (EST), Ford Fiesta
- 125,1 km/h – Polen 2017
- Jari-Matti Latvala, (FIN), Toyota Yaris
- 124,7 km/h – Finland 2014
- Sébastien Ogier, (FRA), VW Polo
- 124,3 km/h – Frankrike 2014
- Sébastien Ogier, (FRA), VW Polo
- 123,6 km/h – Tyskland 2017
- Dani Sordo, (ESP), Hyundai i20
- 123,5 km/h – Sverige 2016
- Sébastien Ogier, (FRA), VW Polo

### TIO LÅNGSAMMASTE STRÄCKSEGRARNA (SNITTFART)

- 67,6 km/h – Argentina 2014
- Sébastien Ogier, (FRA), VW Polo
- 74,6 km/h – Argentina 2016
- Hayden Paddon, (NZL), Hyundai i20
- 75,3 km/h – Sardinien 2016
- Sébastien Ogier, (FRA), VW Polo
- 75,3 km/h – Argentina 2017
- Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20
- 75,4 km/h – Argentina 2015
- Sébastien Ogier, (FRA), VW Polo
- 75,6 km/h – Argentina 2013
- Jari-Matti Latvala, (FIN), VW Polo
- 75,6 km/h – Argentina 2019
- Sébastien Ogier, (FRA), Citroën C3
- 75,8 km/h – Argentina 2018
- Thierry Neuville, (BEL), Hyundai i20
- 77,0 km/h – Tyskland 2012
- Sébastien Loeb, (FRA), Citroën DS3
- 79,1 km/h – Sardinien 2011
- Mikko Hirvonen, (FIN), Ford Fiesta

### TIO LÄNGSTA STRÄCKORNA

- 52,30 km – Portugal 2013
- 33,01 km – Finland 2012
- 31,04 km – Portugal 2011
- 30,14 km – Grekland 2013
- 29,44 km – Australien 2013
- 26,51 km – Spanien 2012
- 26,48 km – Spanien 2013
- 24,58 km – Tyskland 2013
- 22,25 km – Sardinien 2013
- 21,94 km – Mexiko 2017

### TIO KORTASTE STRÄCKORNA

- 3,90 km – Argentina 2011
- 3,97 km – Grekland 2012
- 4,00 km – Grekland 2011
- 4,15 km – Argentina 2012
- 4,16 km – Sverige 2011
- 4,19 km – Finland 2011
- 4,20 km – Frankrike 2011
- 4,32 km – Spanien 2011
- 4,36 km – Storbritannien 2011
- 4,37 km – Tyskland 2011 och 2012



Sexfaldige världsmästaren Sébastien Ogier och hans co-driver Julien Ingrassia har tagit flest Power Stage-poäng, vid flest tillfällen och även vunnit flest PS-sträckor i historien. Bilden är från Finland 2015 där 14,13 km långa Myhinpää 2 blev den hittills snabbaste Power Stage som någonsin körts. Ogier höll en snittfart av hisnande 135,3 km/h och var bara 0,4 sekunder snabbare än sina VW-kollegor Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila.



På väg mot första VM-titeln i karriären vann Ott Tänak/Martin Järveoja sex Power Stage under 2019. Bland annat i Turkiet (bilden), där estländarna för övrigt inte blev bättre än 16:e totalt efter att ha haft problem under helgen.





Jonas Andersson är enda svenska co-driver som vunnit en Power Stage. Detta lyckades han med tillsammans med Mads Østberg vid ratten i Rally Sweden 2014. Totalt slutade herrarna trea i tävlingen.

#### ALLA 20 CO-DRIVER SOM HAR VUNNIT POWER STAGE

39 gånger – Julien Ingrassia, Frankrike  
15 gånger – Miikka Anttila, Finland  
14 gånger – Nicolas Gilsoul, Belgien  
11 gånger – Martin Järveoja, Estland  
7 gånger – Daniel Elena, Monaco  
5 gånger – Jarmo Lehtinen, Finland  
4 gånger – Janne Ferm, Finland  
4 gånger – Paul Nagle, Irland  
4 gånger – Chris Patterson, Storbritannien  
2 gånger – Carlos Del Barrio, Spanien  
2 gånger – Ola Fløene, Norge  
2 gånger – Sebastian Marshall, Storbritannien  
2 gånger – Marc Martí, Spanien  
1 gång – Jonas Andersson, Sverige  
1 gång – Daniel Barritt, Storbritannien  
1 gång – Jonne Halttunen, Finland  
1 gång – Anders Jæger, Norge  
1 gång – John Kennard, Nya Zeeland  
1 gång – Raigo Molder, Estland  
1 gång – Kuldar Sikk, Estland

#### FÖRARE SOM HAR TAGIT POWER STAGE-POÄNG MED OLIKA CO-DRIVER

Andreas Mikkelsen – (Ola Fløene, Anders Jæger och Mikko Markkula)  
Dani Sordo – (Carlos del Barrio och Marc Martí)  
Elfyn Evans – (Daniel Barritt och Scott Martin)  
Evgeniy Novikov – (Denis Giraudet och Ilka Minor-Petrasko)  
Kris Meeke – (Sebastian Marshall och Paul Nagle)  
Mads Østberg – (Jonas Andersson och Torstein Eriksen)  
Ott Tänak – (Martin Järveoja, Raigo Molder och Kuldar Sikk)  
Teemu Suninen – (Jarmo Lehtinen, Mikko Markkula och Marko Salminen)

#### CO-DRIVER SOM HAR TAGIT POWER STAGE-POÄNG MED OLIKA FÖRARE

Jarmo Lehtinen, Finland – (Mikko Hirvonen och Teemu Suninen)  
Mikko Markkula, Finland – (Andreas Mikkelsen och Teemu Suninen)  
Sebastian Marshall, Storbritannien – (Kevin Abbring och Kris Meeke)  
Scott Martin, Storbritannien – (Craig Breen och Elfyn Evans)

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-20735

3" kardan med 1350-knutar 4995:-  
Kardan som tillverkas i den längd du vill ha!

Sinterlameller från KEP  
Håller vad dom lovar!

220 volts däckskärare 1495:-  
Suverän maskin för att trimma t.ex. folkracedäcken eller förlänga livet lite på hojdäcken!

Elektrisk vattenpump från Davies Craig som levererar 115 liter/minut. Med digital styrenhet 3390:-  
Utan styrenhet 2290:-

Elektrisk vattenpump i aluminium 150 l/m 2890:-

OMP TRS  
FA-tell från 2690:-

Vi har grejerna till dig som håller på med motorsport!

# Dalhems

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-20735

## Däcken köper du på mocomp.se

## För en säker seger!

Facebook **0303-74 00 28** **MOCOMP**

Facebook.com/mocompab



klart Power Stage mindre roll ur resultatmässig synpunkt. Många gånger är det för stor tidsdifferens mellan toppekipagen för att en avslutande sträcka ska påverka resultatet. Och förarna som ligger topp tre vill sällan riskera att ställa av och på så sätt förlora betydligt fler VM-poäng än vad sista sträckan kan ge.

Fast en och annan urladdning har vi förstås fått uppleva. Inte minst av förare som av olika anledningar har tappat greppet om tävlingen och tar en sista chans att få med sig en näve poäng.

**FRÅN SÄSONGSSTARTEN** 2011 (Rally Sweden) till och med senaste VM-rallyt, Mexiko 2020, har 120 VM-tävlingar genomförts. Vid 118 av dessa har Power Stage funnits med.

Vid två tillfällen har den extra poänggivande sträckan strukits. Monte Carlo 2013 på grund av dåligt väder och trafikchaos i alperna. Samt nu senast, i Mexiko 2020, då hela sista etappen ströks på grund av att många länder började planera att stänga sina gränser på grund av spridningen av coronaviruset. Då ville WRC-promotorn och arrangören ge de tävlande teamen möjlighet att ta sig hem så fort som möjligt.

**SÄSONGERNA 2011-2016** fick topp tre på Power Stage poäng i fallande skala 3, 2 och 1. Sedan säsongen 2017 är det topp fem-ekipagen som får poäng enligt modell 5, 4, 3, 2 och 1.

För statistiknördar kan vi avslöja att från säsongstarten 2011 och fram till nu har totalt 1.077 PS-poäng delats ut.

På Power Stage tas tiden på de tävlande ner till en tusendels sekund. På övriga sträckor är det tiondelar som gäller för tidtagningen.

För svenskt vidkommande kan det vara intressant att veta att Jonas Andersson (i rollen som co-driver åt Mads Østberg) är den ende svensk som fått Power Stage-poäng. Detta vid sammanlagt elva tillfällen.

Vid ett enda tillfälle har ett icke WRC-ekipage tagit Power Stage-poäng. Det var i Tyskland 2012 när norrmannen Andreas Mikkelsen, lotsad av Ola Fløene, blev trea på avslutande sträckan i en Skoda Fabia S2000. Mikkelsen slutade sju totalt i rallyt.

**AVSLUTNINGSVIS**, det mest intressanta av allt. Har Power Stage någon egentlig betydelse mer än som tv-jippo?

Nej, faktiskt inte.

Under nio kompletta VM-säsonger (2011-2019) har Power Stage inte påverkat de slutliga poängtabellerna nämnvärt.

Inte någon gång hade vi fått se en annan etta eller tvåa i VM utan de extra poängen. Och bara vid ett enda tillfälle hade vi fått en annan bronsmedaljör. Det var 2012 då Mads Østberg, i stället för Jari-Matti Latvala, hade blivit slutlig VM-trea om inte Power Stage-poängen räknats det året.

Och, i ärlighetens namn, spelar det någon större roll för fans, tävlande och sponsorer vem som blir trea i VM? Det är alltid guldmedaljörerna som hamnar i flest historieskrivningar.

Tabellerna i det här reportaget bevisar att Power Stage inte betyder särskilt mycket. Fast det är trots allt en intressant statistik. ●

# Så påverkades VM-tabellen av Power Stage

Tabellerna nedan visar den officiella, slutliga ställningen för topp fem-ekipagen i VM per år. Under denna visas hur tabellen hade sett ut om inte Power Stage hade räknats in det året.

## 2019

### OFFICIELL – MED POWER STAGE-POÄNG

- 1) Ott Tänak, Estland, Toyota, 263 poäng
- 2) Thierry Neuville, Belgien, Hyundai, 227
- 3) Sébastien Ogier, Frankrike, Citroën, 217
- 4) Andreas Mikkelsen, Norge, Hyundai, 102
- 5) Elfyn Evans, Storbritannien, Ford, 102

### INOFFICIELL – UTAN POWER STAGE-POÄNG

- 1) Ott Tänak, Estland, Toyota, 223 poäng
  - 2) Thierry Neuville, Belgien, Hyundai, 188
  - 3) Sébastien Ogier, Frankrike, Citroën, 176
  - 4) Andreas Mikkelsen, Norge, Hyundai, 94
  - 5) Elfyn Evans, Storbritannien, Ford, 92
- Plats 6, 7, 8, 9 hade påverkats.

## 2016

### OFFICIELL – MED POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Volkswagen, 268 poäng
- 2) Thierry Neuville, Belgien, Hyundai, 160
- 3) Andreas Mikkelsen, Norge, Volkswagen, 154
- 4) Hayden Paddon, Nya Zeeland, Hyundai, 138
- 5) Dani Sordo, Spanien, Hyundai, 130

### INOFFICIELL – UTAN POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Volkswagen, 242 poäng
  - 2) Thierry Neuville, Belgien, Hyundai, 150
  - 3) Andreas Mikkelsen, Norge, Volkswagen, 146
  - 4) Hayden Paddon, Nya Zeeland, Hyundai, 132
  - 5) Dani Sordo, Spanien, Hyundai, 124
- Plats 6, 7 hade påverkats.

## 2013

### OFFICIELL – MED POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Volkswagen, 290 poäng
- 2) Thierry Neuville, Belgien, Ford, 176
- 3) Jari-Matti Latvala, Finland, Volkswagen, 162
- 4) Mikko Hirvonen, Finland, Citroën, 126
- 5) Dani Sordo, Spanien, Citroën, 123

### INOFFICIELL – UTAN POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Volkswagen, 262 poäng
  - 2) Thierry Neuville, Belgien, Ford, 161
  - 3) Jari-Matti Latvala, Finland, Volkswagen, 151
  - 4) Mikko Hirvonen, Finland, Citroën, 125
  - 5) Dani Sordo, Spanien, Citroën, 118
- Plats 7, 8 hade påverkats.

## 2018

### OFFICIELL – MED POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Ford, 219 poäng
- 2) Thierry Neuville, Belgien, Hyundai, 201
- 3) Ott Tänak, Estland, Toyota, 181
- 4) Jari-Matti Latvala, Finland, Toyota, 128
- 5) Esapekka Lappi, Finland, Toyota, 126

### INOFFICIELL – UTAN POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Ford, 182 poäng
  - 2) Thierry Neuville, Belgien, Hyundai, 168
  - 3) Ott Tänak, Estland, Toyota, 148
  - 4) Jari-Matti Latvala, Finland, Toyota, 111
  - 5) Esapekka Lappi, Finland, Toyota, 103
- Plats 6, 7, 8 och 10, 11 hade påverkats.

## 2015

### OFFICIELL – MED POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Volkswagen, 263 poäng
- 2) Jari-Matti Latvala, Finland, Volkswagen, 183
- 3) Andreas Mikkelsen, Norge, Volkswagen, 171
- 4) Mads Østberg, Norge, Citroën, 116
- 5) Kris Meeke, Storbritannien, Citroën, 112

### INOFFICIELL – UTAN POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Volkswagen, 236 poäng
  - 2) Jari-Matti Latvala, Finland, Volkswagen, 165
  - 3) Andreas Mikkelsen, Norge, Volkswagen, 160
  - 4) Mads Østberg, Norge, Citroën, 114
  - 5) Kris Meeke, Storbritannien, Citroën, 105
- Plats 6, 7 samt 12, 13 och 17, 18, 19 hade påverkats.

## 2012

### OFFICIELL – MED POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Loeb, Frankrike, Citroën, 270 poäng
- 2) Mikko Hirvonen, Finland, Citroën, 213
- 3) Jari-Matti Latvala, Finland, Ford, 154
- 4) Mads Østberg, Norge, Ford, 149
- 5) Petter Solberg, Norge, Ford, 124

### INOFFICIELL – UTAN POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Loeb, Frankrike, Citroën, 251 poäng
  - 2) Mikko Hirvonen, Finland, Citroën, 200
  - 3) Mads Østberg, Norge, Ford, 147
  - 4) Jari-Matti Latvala, Finland, Ford, 140
  - 5) Petter Solberg, Norge, Ford, 109
- Förutom 3 och 4 hade plats 12, 13 påverkats.

## 2017

### OFFICIELL – MED POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Ford, 232 poäng
- 2) Thierry Neuville, Belgien, Hyundai, 208
- 3) Ott Tänak, Estland, Ford, 191
- 4) Jari-Matti Latvala, Finland, Toyota, 136
- 5) Elfyn Evans, Storbritannien, Ford, 128

### INOFFICIELL – UTAN POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Ford, 198 poäng
  - 2) Thierry Neuville, Belgien, Hyundai, 174
  - 3) Ott Tänak, Estland, Ford, 169
  - 4) Elfyn Evans, Storbritannien, Ford, 115
  - 5) Jari-Matti Latvala, Finland, Toyota, 109
- Förutom 4 och 5 hade plats 7, 8 och 13, 14, 15 påverkats.

## 2014

### OFFICIELL – MED POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Volkswagen, 267 poäng
- 2) Jari-Matti Latvala, Finland, Volkswagen, 218
- 3) Andreas Mikkelsen, Norge, Volkswagen, 150
- 4) Mikko Hirvonen, Finland, Ford, 126
- 5) Mads Østberg, Norge, Citroën, 108

### INOFFICIELL – UTAN POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Ogier, Frankrike, Volkswagen, 244 poäng
  - 2) Jari-Matti Latvala, Finland, Volkswagen, 193
  - 3) Andreas Mikkelsen, Norge, Volkswagen, 144
  - 4) Mikko Hirvonen, Finland, Ford, 121
  - 5) Mads Østberg, Norge, Citroën, 103
- Ingen placering i hela tabellen hade påverkats.

## 2011

### OFFICIELL – MED POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Loeb, Frankrike, Citroën, 222 poäng
- 2) Mikko Hirvonen, Finland, Ford, 214
- 3) Sébastien Ogier, Frankrike, Citroën, 196
- 4) Jari-Matti Latvala, Finland, Ford, 172
- 5) Petter Solberg, Norge, Citroën, 110

### INOFFICIELL – UTAN POWER STAGE-POÄNG

- 1) Sébastien Loeb, Frankrike, Citroën, 203 poäng
  - 2) Mikko Hirvonen, Finland, Ford, 200
  - 3) Sébastien Ogier, Frankrike, Citroën, 179
  - 4) Jari-Matti Latvala, Finland, Ford, 159
  - 5) Petter Solberg, Norge, Citroën, 104
- Plats 8, 9 hade påverkats.





Första, och hittills enda, gången som Elfyn Evans har vunnit en Power Stage var med Daniel Barritt vid notblocket i tyska VM-rallyt 2014. Detta var dessutom första gången Evans tog Power Stage-poäng över huvud taget.

### SEX BILMÄRKEN HAR VUNNIT POWER STAGE

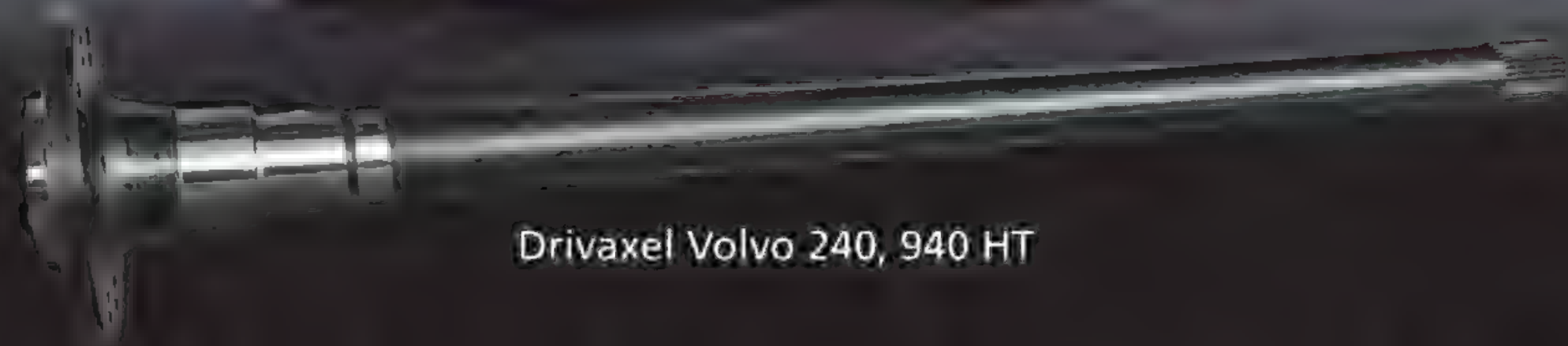
39 gånger – Volkswagen (Polo R WRC)  
22 gånger – Citroën (C3 WRC & DS3 WRC)  
20 gånger – Ford (Fiesta RS WRC & Fiesta WRC '17)  
20 gånger – Toyota (Yaris WRC)  
15 gånger – Hyundai (NG i20 WRC & i20 Coupé WRC)  
2 gånger – Mini (John Cooper Works WRC)

### DE ÅTTA GÅNGER SOM POWER STAGE INTE VARIT TÄVLINGENS AVSLUTANDE STRÄCKA

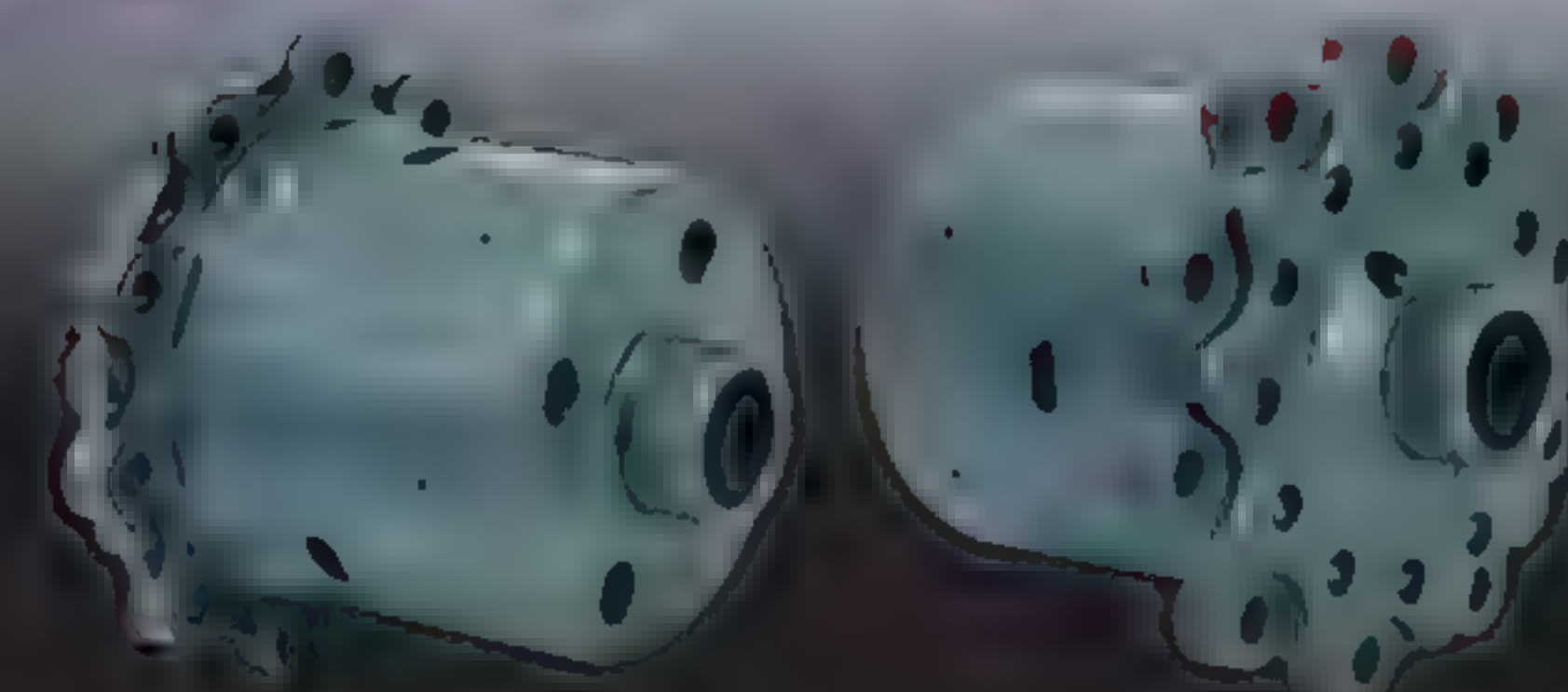
Frankrike 2012 – SS 20 av 22 = Power Stage.  
Spanien 2012 – SS 17 av 18 = Power Stage.  
Mexiko 2013 – SS 22 av 23 = Power Stage.  
Sardinien 2013 – SS 15 av 16 = Power Stage.  
Frankrike 2013 – SS 1 av 20 = Power Stage.  
Spanien 2013 – SS 8 av 15 = Power Stage.  
Storbritannien 2013 – SS 19 av 22 = Power Stage.  
Storbritannien 2018 – SS 20 av 23 = Power Stage.



Österrikiskan Ilka Minor-Petrasko är hittills den enda kvinnan som tagit Power Stage-poäng i rally-VM. Hon har uppnått detta vid tre tillfällen. Alla gånger med ryske chauffören Evgeniy Novikov. Bilden är från Australien 2013.



Drivaxel Volvo 240, 940 HT



Diffrential Volvo 1031 HT

## Gör som Flodin och hitta fäste med Tractive

Nyttillverkade drivaxlar för Volvo 240 och 940 med grövre diameter vid splinesen in i differentialen.  
Utformad för standard hjullager och pinnbultar.

Tractive AB | [bjorn.engstrom@tractive.se](mailto:bjorn.engstrom@tractive.se) | +46 243 221155 | +46 70 252 21 15 | [www.tractive.se](http://www.tractive.se)



Vänligen notera att produktbilderna ej är i proportion till varandra.



Rasmus Lindh har gjort sitt vägval: Road to Indy. Mer än ett testpass blev det emellertid inte för den unge svensken och de andra förarna i Indy Lights när mästerskapet tog sin början i St Petersburg, Florida, i mitten på mars. Tävligen ställdes nämligen in på grund av coronapandemin. Lindh hann emellertid visa klassen med tredje bästa tid i sin röda bil från Belardi Auto Racing.



**A**r 1998 blev Kenny Bräck mästare i Indy Racing League. Säsongen därpå vann han som förste, och hittills ende, svensk klassiska Indy 500.

Det Bräck presterade i slutet av 1990-talet är precis vad Rasmus Lindh, Årets Racingjunior i BilSport Award 2019, vill åstadkomma mer än 20 år senare. Han inte bara drömmer om seger i IndyCar och Indy 500. Han har det som självklara mål i karriären.

För att nå dit har racingtalangen från Kullavik strax söder om Göteborg valt den amerikanska racingstegen – Road to Indy.

Det är en stipendiebaserad

väg och ett utvecklingsprogram för unga förare med ambitionen att nå just IndyCar och Indy 500. Vägen till IndyCar, som går via USF 2000, Pro 2000 och Indy Lights, kantas av enorma ekonomiska fördelar för dem som lyckas bäst. Det totala värdet på prisbordet är över 2,7 miljoner dollar.

Som exempel kan nämnas att för den som vinner Indy Light väntar start i minst tre IndyCar-race, varav Indy 500 är ett av dem, nästkommande säsong. Värde 1,1 miljoner dollar.

**RASMUS LINDH** debuterade 2018 i USF 2000. Under sitt första år i formelbil gjorde han succé

med en andraplats i mästerskapet. Säsongen hade allt – utom en raceseger.

Den kom i fortsättningsklassen Pro 2000 året därpå i stället. Redan i den andra deltävlingen, på Indianapolis Motor Speedway, fick Lindh kliva upp överst på pallen. Två gånger om till och med.

– Det kändes väldigt bra, speciellt att få göra det på Indianapolis med den banans historik. En efterlängtd seger som gjorde att pressen på mig släppte lite. Det var sista grejen vi behövde i vår amerikanska satsning – förutom en mästerskapstitel då såklart, säger Rasmus.

Lindh's framfart i Pro 2000 var

magisk. Han var den ende föraren i mästerskapet som körde alla 495 varv. Han slutade aldrig utanför topp fem, vann tre race och samlade på sig 13 podieplatser totalt. Lägg till detta fem pole positions och lika många banrekord!

De enorma framgångarna till trots blev Lindh inte mästare. Även om han trodde att han var det – och kände sig som det – efter målgång i den sista deltävlingen på Laguna Seca. Samtidigt som Lindh vann det avslutande heatet bröt nämligen hans främste konkurrent om titeln, Kyle Kirkwood, redan på det inledande varvet.

– I Europa måste du köra 30 procent av ett race för att ta poäng. Så när jag gick i mål



# Vägvalet: Road to Indy

På 1990-talet gjorde förare som Stefan Johansson, Kenny Bräck och Fredrik Larsson Sverige känt i amerikansk racing.

I dag heter de blågula stjärnorna på andra sidan Atlanten Felix Rosenqvist, Marcus Ericsson och – Rasmus Lindh!

18-åringe Lindh har valt Road to Indy i sin strävan att bli störst av alla racingsvenskar i USA.

AV JERKER JOHANSSON (TEXT), INDY LIGHTS/ROAD TO INDY, MATTIAS PERSSON/MOTORSPORT PUBLICATION, MICKE FRANSSON (FOTO)



trodde vi att jag vunnit mästerskapet.

Då slog bomben ner: Kirkwood fick sex poäng bara för att ha kommit till start och blev därför etta med två poängs marginal.

I samma stund förlorade Lindh inte bara titeln utan även de 580.000 dollar som tillföll mästaren.

– Det suger lite, det gör det. De pengarna hade hjälpt mig väldigt mycket inför i år, men det är racing, det är bara att ligga i.

**OCH DET ÄR PRECIS** vad Rasmus och hans föräldrar, pappa Mattias och mamma Sabina, gjort. Under vintern har de säkerställt de 10–15 miljoner

svenska kronor som en säsong i Indy Lights kostar.

Länge verkade det som om Rasmus skulle bli teamkompis med Kirkwood i Andretti Autosport. Nu blir de båda heta titelkandidater i var sitt team i stället. Strax innan premiären (som blev inställd på grund av spridningen av coronaviruset) ritade nämligen Rasmus på för Belardi Auto Racing, samma team som Felix Rosenqvist med framgång representerade i just Indy Lights 2016. Rosenqvist gjorde tio starter för Belardi, vann tre race och bokfördes för lika många pole positions.

Belardi Auto Racing, med Brian Belardi som ägare, har fler

än Rosenqvists framgångar att falla tillbaka på. 2014 blev Gabby Chaves Indy Lights-mästare och 2017 erövrade Belardi teammästerskapet.

”Jag ser fram emot den här säsongen och är så glad att få tävla för Belardi Auto Racing. Jag tror det kommer att bli ett grymt år både för teamet och för mig”, sa Rasmus i ett pressmeddelande när övergången offentliggjordes.

I samma pressmeddelande uttalade sig Brian Belardi om den unge svensken.

”Jag har sett Rasmus jobba sig upp genom Road to Indy och alltid hållit ett öga på hans framfart. Jag tror att Rasmus kommer

att vara en enorm tillgång för vårt team.”

Dagen efter Rasmus blev klar för Belardi fick han rutinerade engelsmannen Toby Sowery, 23 år, som teamkompis. Sowery slutade trea i Indy Lights 2019.

**DET VAR NÄR** Rasmus körde och vann Florida Winter Tour i gokart 2011 som han först hörde talas om Road to Indy. Upplägget väckte hans intresse och när han bestämde sig för att lämna en framgångsrik kartingkarriär, som bland annat gav två SM-guld, segrar i World Series Karting och en femteplats i VM, för att ta steget till stor bil riktade han ganska snart blickarna mot USA.





Rasmus Lindhs första seger i USA kom på klassisk mark 2019. För Juncos Racing vann han nämligen båda racen på Indianapolis Motor Speedway, banan där Indy 500 årligen avgörs inför världens största racingpublik. Nu siktar Rasmus på att bli en vinnare även i Indy Lights.



Även om de flesta svenska racingfans åker till USA för att se och följa Felix Rosenqvist och Marcus Ericsson i IndyCar får även Rasmus Lindh en hel del uppmärksamhet. Det är ett stöd han verkligen uppskattar.



Är det så att racingbanorna i USA bjuder förarna på större utmaningar? Rasmus Lindhs uppfattning är i alla fall att banorna på andra sidan Atlanten är svårare än de i Europa, bland annat på grund av att de är ojämnare.

– Jag ville inte göra som alla andra för jag tror att det blir svårare att nå ända fram när många har samma mål, säger han och syftar givetvis på Formel 1.

– Därför tror jag det är mer realistiskt att sikta mot IndyCar. Jag ska inte säga att det är lättare att nå dit, men jag tycker det är bättre hur de har strukturerat själva serien och stegen upp till IndyCar. Jag tycker det känns bra för mig, det känns rätt.

Hur upplevde då Rasmus övergången från internationell karting till formelbilsracing i USA?

– Steget till öppen bil var stort men körmässigt var inte skillnaden jättestor, säger han.

Sett till standarden tycker Rasmus att banorna i USA i

jämförelse med de europeiska påminner honom en hel del om många de kartingbanor han tävlat på.

– Fast större. Amerikanska banor är mindre förlåtande, precis som kartingbanor. Du får inte göra några misstag för då tappar du snabbt många placeringar. Sedan tycker jag banorna är lite svårare i USA i och med att de är betydligt ojämnare än vad banorna i Europa är. Med tanke på att bilarna är så lika är det väldigt mycket upp till föraren och ingenjören hur framgångsrik man ska bli.

**RASMUS LINDH** har gjort många val de senaste åren. Förutom att välja USA och Road to Indy i stäl-

let för en racingkarriär i Europa har han också gjort ett stort val vid sidan av racingen. Han har hoppat av skolan.

– Jag gick färdigt det första året på ett ekonomisk/juridiskt program på gymnasiet, men redan då var det svårt att kombinera studierna med racingen. Därför kändes det rätt att kliva av skolan inför det andra läsåret.

Att Rasmus skulle avbryta sina studier var ett beslut man tog gemensamt i familjen. I dag jobbar han heltid med sin racingsatsning som drivs i bolagsform och som leds av pappa Mattias och mamma Sabina.

– Jag är väldigt mycket inblandad i processen med att bland annat hitta samarbetspartners.

Vi planerar möten, ringer telefonsamtal, besöker företag. Fullt upp hela tiden, ett jobb som måste göras, det är en del av racingen. Det räcker inte bara att vara duktig bakom ratten, man måste få ihop pengarna också så det gäller att bita ihop. Tillsammans gör vi så gott vi kan och det har tagit oss hela vägen hit i alla fall.

**VID SIDAN AV** pappa och mamma här hemma har Rasmus också hjälp på andra sidan Atlanten. Sedan två år tillbaka ingår han i ett team om tre förare som har Stefan "Lill-Lövis" Johansson som manager. De andra två är Scott Dixon och Felix Rosenqvist.

Småländske Stefan Johansson är en av svensk racings



## Snabba fakta RASMUS LINDH

**Född:** 6 juli 2001.  
**Bor:** Kullavik, Göteborg, men letar efter ett boende i USA under den här säsongen.  
**Familj:** Pappa Mattias, mamma Sabina, lillasyster Mina, 15 år, och hunden Bumba.  
**Yrke:** Racingförare.  
**Mästerskap:** Indy Lights, USA.  
**Team:** Belardi Auto Racing. Ingår även i PWR Racings svenska juniorsatsning.  
**Privatbil:** Har inte hunnit skaffa körkort ännu, jag har ju knappt varit hemma sedan jag fyllde 18 i somras.  
**Utbildning:** Hoppade av skolan efter ett gymnasieår på ett ekonomiskt/juridiskt program.  
**Hobby/andra sporter:** Tränar tre timmar om dagen och skruvar gärna på några 90-talskartar som jag har i garaget.  
**Följer på sociala medier:** Mest sajter om bilar och motorer.  
**Musiksmak:** Det beror på vad jag gör.  
**Äter helst:** Jag gillar fisk.  
**Dricker:** Mjök.  
**Klubb:** Kungliga Automobil Klubben, KAK.  
**Manager:** Stefan "Lill-Lövis" Johansson.  
**Racingidol:** Just nu vet jag inte riktigt, men jag tittar lite på en kille som kör TT på Isle of Man, Guy Martin. Jag gillar honom mest som person och känner att vi har en del likheter. Vi både är målmedvetna och fokuserar väldigt mycket på vår grej.  
**Andra förebilder:** Mamma och pappa. Utan dem skulle min satsning inte vara möjlig.  
**Sportslig framtidsdröm:** Bli mästare i IndyCar och vinna Indy 500.  
**Tävlingsdebut i gokart:** 2007 eller 2008 kanske? Det var nog ett hobbyrace ute på Torslanda tror jag. Min internationella debut skedde 2009.  
**Tävlingsdebut i bil:** USF 2000 i USA 2018.  
**Styrka som förare:** Själsäker och väldigt fokuserad.  
**Kan bli bättre på:** Jobbar med att bli bättre på att skapa en lucka till konkurrenterna när jag är i ledning i ett race.  
**Karriärens höjdpunkt hittills:** Andraplatsen totalt i Pro 2000 2019.  
**Karriärens bottenpunkt hittills:** När jag förlorade titeln i Pro 2000 på Laguna Seca 2019. Min främste konkurrent bröt redan på det första varvet men fick ändå sex poäng. Då hjälpte det inte att jag var först över mållinjen.



Managern Stefan "Lill-Lövis" Johansson förenar Felix Rosenqvist och Rasmus Lindh. Stefan är bland annat en viktig länk mellan Rasmus och teamen och Felix backar ofta upp sin unge landsman med tips och idéer.

främsta genom tiderna. Efter en framgångsrik F1-karriär (1980, 1983-1991) där han erövrade tolv pallplatser totalt och bland annat tävlade för Ferrari, flyttade han till USA och fortsatte karriären i IndyCar (1992-1999).

Johansson har också tävlat i Le Mans 24-timmars flera gånger och 1997 vann han den klassiska tävlingen som andre svensk.

– Stefan hjälper oss bland annat med kontakter med teamen. I depån vet alla vem Stefan är. Han är mycket respekterad, säger Rasmus.

Han kan också dra nytta av den kunskap Felix Rosenqvist sitter på. De har ganska tät kontakt.

– Jag kan skriva till Felix när som helst och han svarar. Till

exempel kan jag få lite tips av honom om banan och hur den utvecklas under en tävlingshelg.

Att både Rosenqvist och Marcus Ericsson tävlar i IndyCar är självklart något som Rasmus har stor nytta av. IndyCar-racen tv-sänds i Viasat och svensk media följer de båda svenskarna ganska intensivt. Amerikansk racing är het på vår sida Atlanten igen.

– Om inte Felix och Marcus tävlat i IndyCar hade inte intresset för det jag gör varit lika stort. Många åker över för att se racen och det märker jag inte minst på att det är en hel del svenskar på våra autografskrivningar.

– Det är såklart ett stöd och roligt när alla fans kommer fram och pratar. ●



18 april – Kinnekulle: Testdag **INSTÄLLT**

19 april – Kinnekulle: B-zero, Långlopp **INSTÄLLT**

1-3 maj – Mantorp: SSK 1 (Våracet), Aquila, SPVM m.fl. (arrangeras av MK Skandia) **INSTÄLLT**

15-17 maj – Kinnekulle: Testhelg + Förarkurs

29-31 maj – Kinnekulle: SSK, Aquila, SPVM

27 juni – Falkenberg: SSK, Aquila.

28 juni – Falkenberg: Långlopp, ERCup + NSHC.

24-26 juli – Kinnekulle: Raceweek, SSK, Aquila, Formel Basic, Shortcar, B-zero, Citroen DS3 Cup

7-9 aug – Gelleråsen: SSK, Aquila, SPVM

5-6 sept – Kinnekulle: RHK, Ginetta, Legends

2-4 okt – Kinnekulle: SSK, Aquila

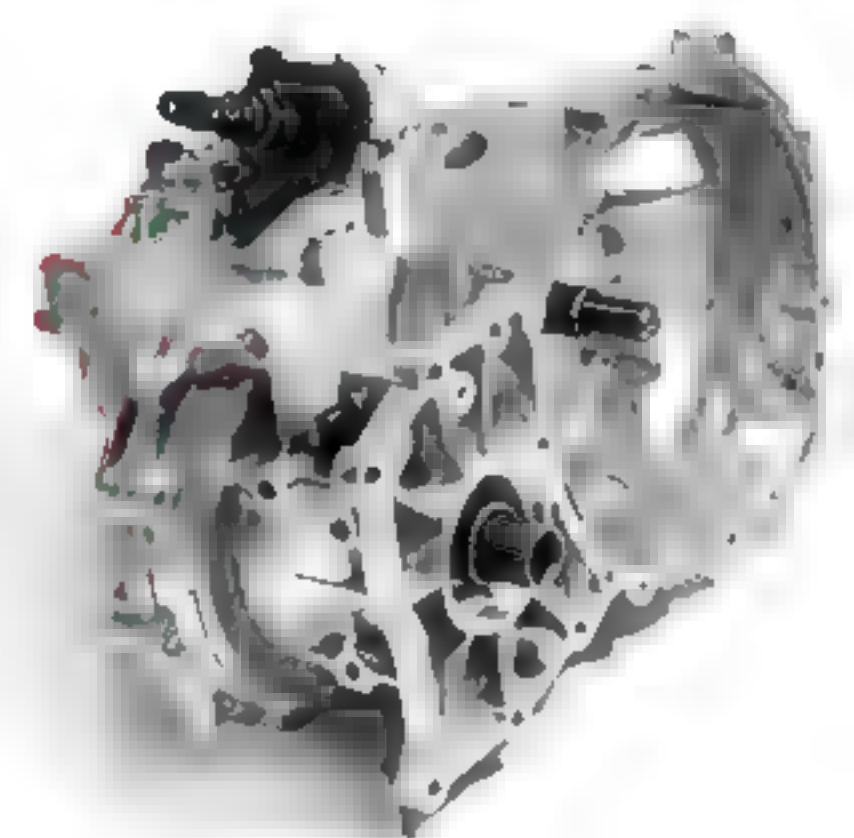
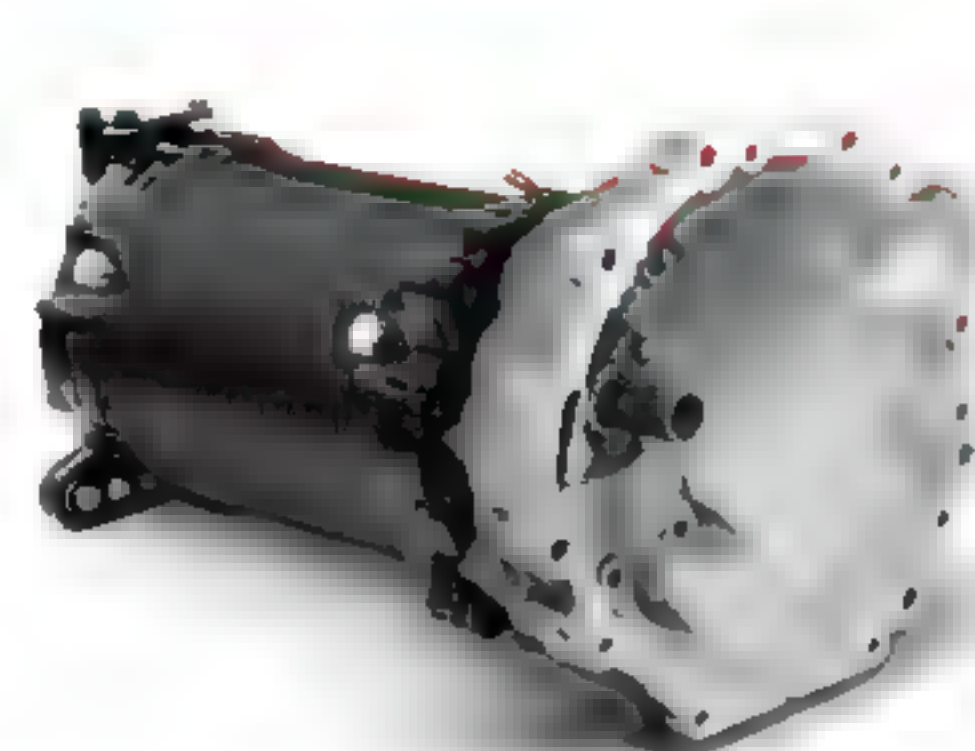


### 3-VÄGSDÄMPARE MED HYDROSTOP RALLY/RALLYCROSS/RACING

**BMW  
MITSUBISHI  
SUBARU  
FORD  
M.M.**



**SEKVENTIELLA,  
H-LÅDOR OCH DREVSATSER**



**motor nord**

060-15 74 00 • WWW.MOTORNORD.SE



# Säsongsstarten i dire

Inget kan stoppa #motorhobbyn2020! När det stod klart att BilSport Performance & Custom Motor Show inte kunde genomföras som planerat gick luften ur fordonshobbyn. Men alla förberedelser i garage, verkstäder och kontor var inte förgäves. I stället för att träffas "IRL" blev BPCMS en fem och en halv timme lång livesänd webb-tv-sändning, som gav hopp om att träffsäsongen inte är över. Den är bara förskjuten.

AV BO PORSHED (TEXT & FOTO)

**H**elt sjukt! Det här var coolt på riktigt, utropade BilSports Mattias Larsson, när den fem och en halv timme långa maratonsändningen avslutades på långfredagen. Han, programledarna Mikael Johansson och Daniel "Padde" Lindstedt, regissören Fredrik Sjöqvist, inslagsredaktören Karin Björnlund och alla andra som varit delaktiga kunde nu pusta ut. Projektet de genomförde sammanfattades: "Vi ville ge alla de som hade sett fram emot påskens BilSport Performance & Custom Motor Show en oförglömlig webb-upplevelse i brist på den äkta varan".

– När Folkhälsomyndigheten införde sina restriktioner i samband med coronapandemin hade vi inget val utan fick ta det tunga beslutet att flytta fram mässan ett år, berättar eventchef Daniel "Padde" Lindstedt.

– Vi deppade en dag, sedan satte vi oss ner och funderade på hur vi skulle kunna göra det bästa av situationen.

– Vi måste på något sätt visa upp allt det fina och spännande som har planerats och byggts. Vi vet att det i garagen runt om i Sverige och övriga Europa finns en intensiv verksamhet och att många har målet inställt på att vara klara till påsken för att kunna visa upp sitt bygge på Elmia. Mässan fungerar ju, sedan många år tillbaka, som ett avstamp för säsongen.

**DÅ VISADE DET SIG** att Fredrik Sjöqvist, chef på systerföretaget Mantorp Park, också hade samma idé.

– Vi behövde köra något på webben i stället, som streamades live på bilsport.se, konstaterar Fredde och så var bollen i rullning.

Produktionen sattes samman på rekordkort tid. Mindre än fyra veckor! Hela BilSports eventavdelning, redaktion och tidningens fotografer gjorde ett jättejobb med att samla in klipp på fordon

i garage och ute på vägarna. Man ska ju hålla ner resandet i dessa tider så även frilansare över hela landet och bilägarna själva ställde upp på ett fantastiskt sätt för att få ihop ett program. Första tanken var att sända från mässlokalerna i Jönköping, men för att resandet skulle minimeras skedde allt från en tillfälligt uppbyggd studio på BilSportförlagets museum i hemstaden Karlskrona.

**RESULTATET** blev en riktig succé med videoklipp på fordon och klubbar, intervjuer i studion och över Skype från Sverige och hela världen, tävlingar med fina priser, auktioner på elbilar för barn och företagspresentationer. Dessutom Verktygsbodens Restauration Show, där en MGB försågs med katalysator för att bli en mer njutbar, mindre luktfri, bil att finköra med.

I studion intervjuades Jan "Janne BilSport" Hansson och Kim Bødtker som tillsammans med Karin Björnlund är inblandade i att göra pålitlig niosekundersbil av BilSports strippenprojekt Turbocontainern. Även här har coronan gjort att planerna har fått modifieras när tävlingar i dragracing ställts in. Målet var En Dag På Strippen i Emmaboda den 16 maj, ett arrangemang som också har blivit inställt.

Även representanter från olika motorevenemang och tävlingsbanor fick komma till tals och berätta hur sommarens planer ser ut för tillfället. Läget förändras ju hela tiden, men flera arrangörer utgår fortfarande från att karantänen kommer att lyftas och att många träffar som är planerade till senare under säsongen ska kunna genomföras som planerat.

**HASSE BOBERG**, som är en av de ansvariga för urvalet av de utställda bilarna, intervjuades från sin hemkarantän i Skåne.

**BPCMS och  
#motorhobbyn2020  
på bilsport.se**

BPCMS Live med #motorhobbyn2020  
direktsändes på långfredagen.  
Om du missade det hela eller om  
du vill se om något inslag, finns  
showen att se på  
[www.bilsport.se/play](http://www.bilsport.se/play)



På andra sidan kamerorna satt teamet som arbetade med produktionen i BilSports museum. För dagen förstärkta av Nordic Frames, specialister på videoproduktion.

– Med tanke på alla fina fordon vi planerade att visa upp så kommer nästa års show, 2021, att bli något helt fantastiskt och imponerande! Problemet blir bara att få plats med två säsongers finaste byggen i utställningshallarna, konstaterade han.

Karin Björnlund, som var den som hade koll på körschemat och i vilken ordning klipp, Skype-

intervjuer och gäster i studion skulle komma, konstaterade att allt flöt perfekt, så när som på en liten förskjutning.

– Våra direktsända Skype-inslag drog över tiden med en halvtimme jämfört med vad vi hade räknat med, berättar hon. De som intervjuades var helt enkelt glada att få medverka i denna premiärsändning.



# ktsändning



De som arbetade med sändningen på plats: Mikael Johansson, David Carlsson, Daniel "Padde" Lindstedt, Mattias Larsson, Linnéa Lundell, Fredrik Sjöqvist, Sven-Gunnar Pettersson, Karin Björnlund och Theo Groth. Utöver dem alla fotografer, filmare och entusiaster som bidrog med innehåll.

En ny hashtag startades upp under sändningen, #motorhobbyn2020, där tittarna själva kunde medverka genom att skicka in bilder på sina projekt. När man sedan räknade ihop antalet inlägg under den fem och en halv timme långa nonstop-sändningen blev det över 130 stycken!

– Det måste vara någon form av rekord för en sändning som denna, konstaterade Svenne Pettersson, som med stor säkerhet axlade den otroligt viktiga uppgiften att se till att rätt klipp kablades ut och att rätt kamera och Skype-uppkoppling var igång.

**EFTER SÄNDNINGEN** pustade programledaren Mikael Johansson ut, dagen till ära iklädd de illröda skor han bara bär när det är skarpt läge.

– Tiden gick otroligt fort. Tänk att vi höll på i över fem timmar. Jag är imponerad av alla som har varit delaktiga i detta, och

att det flöt så bra trots att vi inte har gjort något sånt här tidigare. Motorhobbyn lever och det står verkligen inte still i garagen.

– Detta har jag lärt mig mycket av, sa Mattias Larsson, fotograf och skribent på BilSport. Det har varit en riktig pulshöjare och vi var ju tvungna att hitta på något så att entusiaster runt om i hela Skandinavien kunde få en riktig dos motorhobby, trots allt som har hänt i vår.

Att resultatet blev "sjukt bra" var alla inblandade ense om, med tanke på den korta tid som arbetet har pågått. Allt från projektledaren Anders Blomgrens inledande direktrapportering från mässområdet i Jönköping, där det brukar stå tusentals människor i kö vid öppnandet klockan tio på långfredagen men som nu var totalt folktomt, till programledarnas kastande av manuspapper som efter nästan fem timmar avslutade sändningen. ●

## Starta din prenumeration på BilSport Rally&Racing!

Med **löpande kortbetalning** betalar du enkelt din prenumeration och sparar pengar jämfört med butikspris.



## 65:-/tidning

**Enkelt** - pengarna dras automatiskt från ditt kontokort den 27:e inför varje nummer av tidningen.

**Prisvärt** - du betalar bara 65 kr per tidning jämfört med 79 kr i butik.

**Bekvämt** - du missar inget nummer av tidningen och får den bekvämt hem i brevlådan.

**Valfrihet** - du kan när som helst avsluta din prenumeration.

Beställ på

**rallyracing.se/prenumerera**  
eller ring vår kundservice på 0455-30 29 30



## Snabba fakta

### ANDREAS JOHANSSON

**Född:** 1991-09-27.

**Bor:** Örnsköldsvik.

**Familj:** Samba Madelene samt mor, far och en bror.

**Yrke:** Bilplåtslagare.

**Hobby:** All motorsport, friluftsliv, innebandy.

**Klubb:** Eskilstuna MK.

**Typ av noter:** Siffer.

**Musiksmak:** Bruce Springsteen.

**Läser:** Bilsport Rally&Racing.

**På nätet kollar jag:** Sociala medier.

**Äter helst:** Pasta.

**Dricker gärna:** Mjölk.

**Tre favoritprylar:** Min ryggsäck, min mobiltelefon, en roadbook.

**Tävlingsdebut:** 2005.

**Antal tävlingar:** Strax över 200 som både co-driver och förare.

**Favorittävling:** Barum Czech Rally Zlin.

**Privatbil:** Renault Clio.

**Sportslig framtidsdröm:** Fortsätta nå framgångar inom rally.

**Styrka som co-driver:** Lugn och välplanerad.

**Kan jag bli bättre på som co-driver:**

Det mesta antar jag, man kan ju alltid slipa på detaljer. Det är sant som driver en framåt.

Mattias beskriver sin co-driver Andreas Johansson som sin raka motpol.

– Han är lugnet själv och vill helst gömma sig när folk vill prata. Jag är som en hök! Vill synas, se och höra och prata med alla. Andreas är en sjukt välorganiserad och fokuserad kartläsare som för in ett lugn i mig.

# En kar





# Karriär bakom ratten



Resan mot drömmen att nå en internationell rallykarriär är ingen enkel vandring. Och vägen dit är minst lika krokig som en specialsträcka.

Är du riktigt ambitiös får du köra häftiga bilar i exotiska tävlingar. Men du får också uppleva team som inte håller vad de lovar och oerhört många fler tunga fakturor än du räknat med.

Mattias Adielsson vet. Men han har aldrig gett upp. Visionen att bli världsmästare lever fortfarande. Både i den riktiga bilen – och i den virtuella motorsporten.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MATTIAS ADIELSSON MOTORSPORT (FOTO)

**H**an närmade sig mål, mättade med högerfoten, och gav bollen en hurring som inte skändes för sig. Men det där runda eländet for iväg åt något helt annat håll än gossen, och hans lagkamrater hade hoppats på.

Ungdomsledarna i IK Zenith förstod tidigt att den här liraren inte var en framtida Glenn Hysén.

– Nej, jag var rätt och slätt kass på fotboll, klagör Mattias Adielsson i dag.

Som yngling född och upp-vuxen i Göteborg stod det inskrivet i personbeviset att han skulle bli fotbollsstjärna och slänga sig med tvivelaktiga ordvitsar.

Men pappa Mats, som sedan många år mc-tävlats i trial och kört mängder av rally, tog med den resultatlösa bollspelaren till en gokartbana.

Här visade sig högerfoten ha en tydlig talang och kort därpå stod en Micro-kart hemma i garaget.

– Att köra gokart var jag ämnad för från början, minns Mattias.

**TÄVLANDET** tog fart och framgångarna växte under sex år. Som 15-åring rejsade göteborgaren internationellt. Något som kostade pengar. Dessutom hade han otur och blev ofta påkörd i viktiga tävlingar. Fortsätta på den nivån funkade inte.

Karten såldes och verksamheten i garaget styrdes om till att bygga en Grupp N-VW Polo med planen att köra ungdomsrally.

– Då hittade jag tillbaka till glädjen. Av 34 tävlingar vann jag 17 och bröt bara en – på grund av motorhaveri.

Så fort Mattias körkort var avklarat lånade Mats ut sin Grupp N-Ford Fiesta till sonen som direkt tog klassegger. Mats fick inte tillbaka bilen och ett år senare var juniorens A-licens ett faktum.

De tidiga framgångarna fick

självförtroendet att accelerera i betydligt högre takt än säkerheten bakom ratten. Ett par hårdhänta smällar, varav en som så när fick bilen att brinna upp, krävde en uppsträckning.

Mats undrade vad grabben höll på med och hur han skulle ta sig ur den negativa spiralen. Lösningen blev att skaffa en R2-Fiesta och köra säsongen 2011 med ett enda mål – att ta sig i mål.

Mattias säger själv att han inte gjorde några vettiga resultat under året, men å andra sidan fick han köra många mil och bilen behövde aldrig riktas.

**UPPMÄRKSAMHET** hos media och samarbetspartners skapades genom att marknadsföra "Sveriges yngsta rallyteam".

– Egentligen en slump. Eleverna på en fordonslinje i Olofström skötte bilen och var mekaniker på tävlingarna.

Adielsson och dåvarande co-drivern, Marcus Sundh, var inte ens 20 år fyllda. De hade kul och lärde sig mycket.

I South Swedish Rally gjorde Anders Fredriksson ett viktigt gästspel i Fiestans högerstol. Anders hade gott om internationell erfarenhet, inte minst som co-driver åt P-G Andersson.

Bara ett par hundra meter in på första sträckan, Millebygden, var Mattias alldeles för ambitiös och blev stående efter en klockren stenträff.

– Oj vad jag skändes. Och vilken utskällning jag fick av Anders! Han lärde mig att rally på den nivån inte är en lek och kräver total fokus. Efter det fick jag en helt annan respekt för alla som stöttar min satsning. Det tillfället gjorde mycket för min karriär och jag får fortfarande värdefulla råd av Anders.

**INFÖR 2012** stod teamet för en omstrukturering. Bilen togs tillbaka till Göteborg och ny

## Snabba fakta

### MATTIAS ADIELSSON

Född: 1991-05-11.

Bor: Hindås.

Familj: Flickvän Nathalie Johansson.

Yrke: Entreprenör, rallyförare.

Hobby: Finns inte mycket tid till det haha... men cykling är kull.

Klubb: Göteborgs MF.

Typ av noter: Siffer.

Musiksmak: Allt från lugn spa-musik till heavy metal.

Läser: BilSport Rally&Racing och BilSport.

På nätet kollar jag: Rallyfilmer och använder Google.

Äter helst: Pasta.

Dricker gärna: Mjolk, enormt stora mängder.

Tre favoritprylar: Telefonen, simulatorn och tv.

Tävlingsdebut: 2001 i gokart.

Antal tävlingar: Gokart cirka 100 och rally 120-130 st.

Favorittävling: Rally Polen och Rally Östersund.

Privatbil: MB Vito.

Sportslig framtidsdröm: Världsmästare.

Styrka som förare: Enormt målmedveten och ger aldrig upp.

Kan jag bli bättre på som förare: Allt kan man bli bättre på.

Sponsorer: Det är så otroligt många som har gjort vår satsning genom åren möjlig så då skulle denna texten vara längre än reportaget. Jag väljer att passa på och tacka allt och alla som gjort och gör satsningen möjlig!





Ett av Adielssons starkaste tävlingsminnen är Rally Sweden 2018 där han och Andreas var klassnabbast på shake down. I tävlingen blev de fjärde bästa R5-ekipage och 15:e totalt.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

► ordinarie kartläsare blev SM-rutinerade Christoffer Bäck.

– Vi hade ett fantastiskt år som slutade med silvermedalj i junior-SM.

Året därpå blev Adielsson/Bäck först i Sverige med Peugeot 208 i R2-klassen. Så klart gav det uppmärksamhet. Inte blev uppståndelsen mindre av att teamet körde hem sitt första SM-guld i den otrimmade 2WD-klassen.

– Känslan när vi rullade över målrampen vid finalen i Uppsala var euforisk, minns Mattias, som en vecka senare gjorde interna-

tionell debut i tyska grusrallyt Lausitz Rallye, som präglades av envist regnande.

– Med ett SM-guld på vårt cv fick vi hjälp av den utländska arrangören. Bland annat med boende och subventionerad startavgift.

Sträcktiderna var bra, men ekipaget bröt när en bromsskiva gick sönder.

Grabbarna lärde sig också att ha noggrann koll på reglementet. Exempelvis var detaljer som FIA-märkning på hjälmar, underställ och sådant viktigare än de var vana vid.

Kalendern visade plötsligt 2014 och Peugeot Sverige stötade en storsatsning på svenska VM-rallyt där Patrik Barth läste noterna.

– Så häftigt! Men eftersom vi bara var två ekipage i R2-klassen och var överlägsna där, så jämförde vi våra tider med R3-bilarna – och ville vara snabbare än dem. Det slutade tyvärr med spräckt kylare efter ett besök i en snövall.

**NU VAR AMBITIONEN** att lansera rallynamnet Adielsson utomlands. För att sticka ut ur

mängden valde Mattias att satsa på franska Peugeot-cupen och försöka vara snabbast där.

– Första tävlingen, i april, gick på grus. Vi kom till Frankrike med en setup vi testat fram i Sverige.

Direkt satte svenskarna topp-tider. Men plötsligt hade de inga däck kvar.

– Vi tog i, slog i och tog i ännu mer. Fattade inte vad som hände. Då lärde vi oss att det är stor skillnad på grus i Sverige och grus i Frankrike. Vår bil var alldeles för mjuk.



FOTO: THOMAS LINDBERG

**2005** 14-åriga Mattias började nå slutet av en framgångsrik kartingkarriär.



FOTO: THOMAS LINDBERG

**2012** Med co-driver Christoffer Bäck, på väg mot första JSM-medaljen.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

**2013** Bilbyte till Peugeot 208 R2 och första SM-guldet var ett faktum.



Bland de 23 konkurrenterna i klassen fanns blivande toppnamn som Eric Camilli och Chris Ingram. De hade en plan för tävlingen och körde fort, men inte med max attack från början.

Den hungriga göteborgaren gav inte upp. Han sprang runt på serviceplatsen och presenterade sig för så många team som möjligt. Och åkte till nästa deltagning, på asfalt, i maj.

– Känslan från gokarttiden kom tillbaka och jag åkte fort. Men då fick vi märkliga bestraffningar för att ha tagit av hjälmarna för sent på någon transport och för att vi hade värmt däck. Fast det gjorde ju de andra också.

Pengarna rullade iväg och Adielsson körde resten av SM-säsongen i Sverige i stället. Tempot från Frankrike satt i kroppen och det blev nytt SM-guld.

– Nu kände vi oss klara med Sverige och tog beslut om att köra junior-EM 2015 med en ny Peugeot 208 i R2-klassen.

Men fem EM-tävlingar kostade stora pengar. Trots att hela teamet ställde upp ideellt.

När Mattias summerar det året minns han ändå det som gav ytterligare kött på benen inför framtiden.

– Internationella regler och pappershantering i tullar mellan länder var nytt för oss. Vi insåg att det här är en alltför stor apparat att göra i privat regi.

**SÄSONGEN 2016** skulle bli ytterligare en dyr läxa för hela teamet. Via toppresultat i en uttagning bland 150 förare hade Mattias och nye co-drivern Andreas Johansson fått möjlighet att köra brittiska mästerskapet för Vauxhalls fabriksteam – trodde de.

Till det "facila" priset av 50.000 brittiska pund och en namnteckning på ett 28 sidor långt kontrakt stod en bil och ett team redo för svenskarna och en säsong i England.

– Vår jurist hade sett kontraktet och tyckte det såg bra ut. Sedan kom det några tilläggs-papper

som skulle skrivas på, men vi uppfattade allt som okej.

Fast redan vid första testet märktes att allt inte stod rätt till. R2-bilen, en Vauxhall Adam, kändes förvisso bra. Men teamets inställning till satsningen, deras servicelastbilar och kläder, var långt ifrån EM-teamen som Adielsson sett upp till året innan.

– Det visade sig att Vauxhall hade hoppat av i ett tidigt skede och satsningen drevs nu av ett mindre nogräknat privatstall.

Prislappen som betalats vid säsongsinledningen visade sig inte räcka på långa vägar. Det kom faktura efter faktura med de mest fantasifulla kostnader som skulle betalas.

Mattias lyckades, efter mängder av jobb, ta sig igenom säsongen och blev klasstrea i brittiska mästerskapet. Men till en kostnad av det dubbla mot vad som utlovades i början av året.

– Hade vi gått på den här minan i ett R5-team, då hade jag nog aldrig mer haft råd att sitta i en tävlingsbil.

**DESTO BÄTTRE** hade teamets sponsorer ork att fortsätta och 2017 kunde Adielsson/Johansson starta vintertävlingarna i SM med en Ford Fiesta R5.

– Fyrhjulsdrift passar mig bättre än 2WD eftersom jag kör ganska aggressivt. Avslutningssträckan i Östersund blev något av det häftigaste jag har varit med om i en rallybil.

Inför knappt tre mil långa Husås-sträckan låg topptrion Adielsson, Michael Wikström och Jörgen Jonasson inom tiondelen av en sekund – i totaltid!

Mattias laddade som aldrig förr, vann sträckan och tog sitt livs första totalseger i SM-sammanhang. Detta andra gången han satt bakom ratten i en R5-bil.

Via teamkontakter som skapades i Frankrike 2014 fick han möjlighet att köra tre tävlingar med R5-Fiesta i slovakiska mästerskapet.

## Mattias Adielsson om ... satsning på juniorer

● **NÄR MATTIAS ADIELSSON** började få luft under sina rallyvingar hade han, med facit i hand, velat haft någon som berättade för honom om att verkligheten inte alltid ser ut som man tror.

– Jag har hela tiden strävat efter att ge något tillbaka till generationen som kommer efter mig. Till grabbar och tjejer som kämpar lika hårt som jag har gjort för att nå sin rallydröm.

Därför har han, i rollen som mentor, beslutat att hjälpa två lovande juniorer, nämligen **Kalle Gustafsson**, Haninge MK, och **Alexander Fogdeby**, Storfors MK.

– Det är två förare som redan visat prov på snabb och mogen körning, men framför allt en vilja att utvecklas och bli bättre.

Vilka tips kan du ge dem?

– Vad vill du med din karriär? Vill du till WRC? Har du 25 miljoner kronor att spendera? Annars har du inget i WRC att göra. De måste få höra att verkligheten är tuff och att den blir allt hårdare ju högre upp i nivå de kommer.

– Min pappa är pessimist, men samtidigt realist ut i fingerspetsarna. Det har räddat mig många gånger. Han och de andra som har trott på mig har en otroligt stor del i min karriär.

– Förhoppningsvis kan jag hjälpa juniorerna att undvika fallgropar som jag själv gått ner i. Vara med på deras tester, dela med mig av mitt kontaktnät och på sikt hjälpa dem med sponsorer.

– Det är också viktigt att de inte tänker för mycket. Jag menar, när de sitter i bilen och tävlar, då måste det vara maximalt fokus på bara körningen och inget annat.

Viktig grund i Mattias rallyfilosofi är: Ha roligt och åk inte rallybil för lånade pengar!



FOTO: JOEL CARLSSON/JC RALLYPICS

Säsongen 2020 inledde Mattias och Andreas på bästa sätt genom att vinna SM-premiären i Vännäs med samma Skoda Fabia R5 som duon tävlade med 2018.

## Mattias Adielsson om ... rally-SM

● **MATTIAS BETRAKTAR** SM-serien med sin egen internationella erfarenhet i ryggen.

– SM är i dag ett attraktivt mästerskap. Synd att vi tappade **Johan Kristoffersson**. Men med vassa förare och affischnamn som **Mattias Ekström**, **P-G Andersson** med flera är tempot högt. Dessutom roliga tävlingar.

Hur kan SM-serien förbättras?

– Dela bara ut två SM-medaljer, 4WD och 2WD. Det ska vara prestige att vinna SM.

– Får jag drömma? Skapa större tävlingar. Hellre tre-fyra stora tävlingar med många SS-mil. Eller en stor vinter- och en stor sommartävling. Det finns så många bra cuper i Sverige ändå.

– Det hade varit roligt med någon typ av kvalificering, som i EM, för att skapa startordning i klasserna. Eller en shake down med officiell tidtagning.

– Vi måste också förstå att allmänheten inte kan vår sport. Rally-SM måste bli enklare att följa.



**2016** Säsongen i brittiska mästerskapet blev dyr – men mycket lärorik.



FOTO: MICKE FRANSSON

**2016** SM-styrningar i Mitsubishi med Andreas Johansson gav sprint-brons.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

**2017** Co-driver åt Stig Blomqvist i historiska Safari-rallyt var en upplevelse.





## JR33 FÄLGPAKET - KOMPLETT MED FYRA HJUL

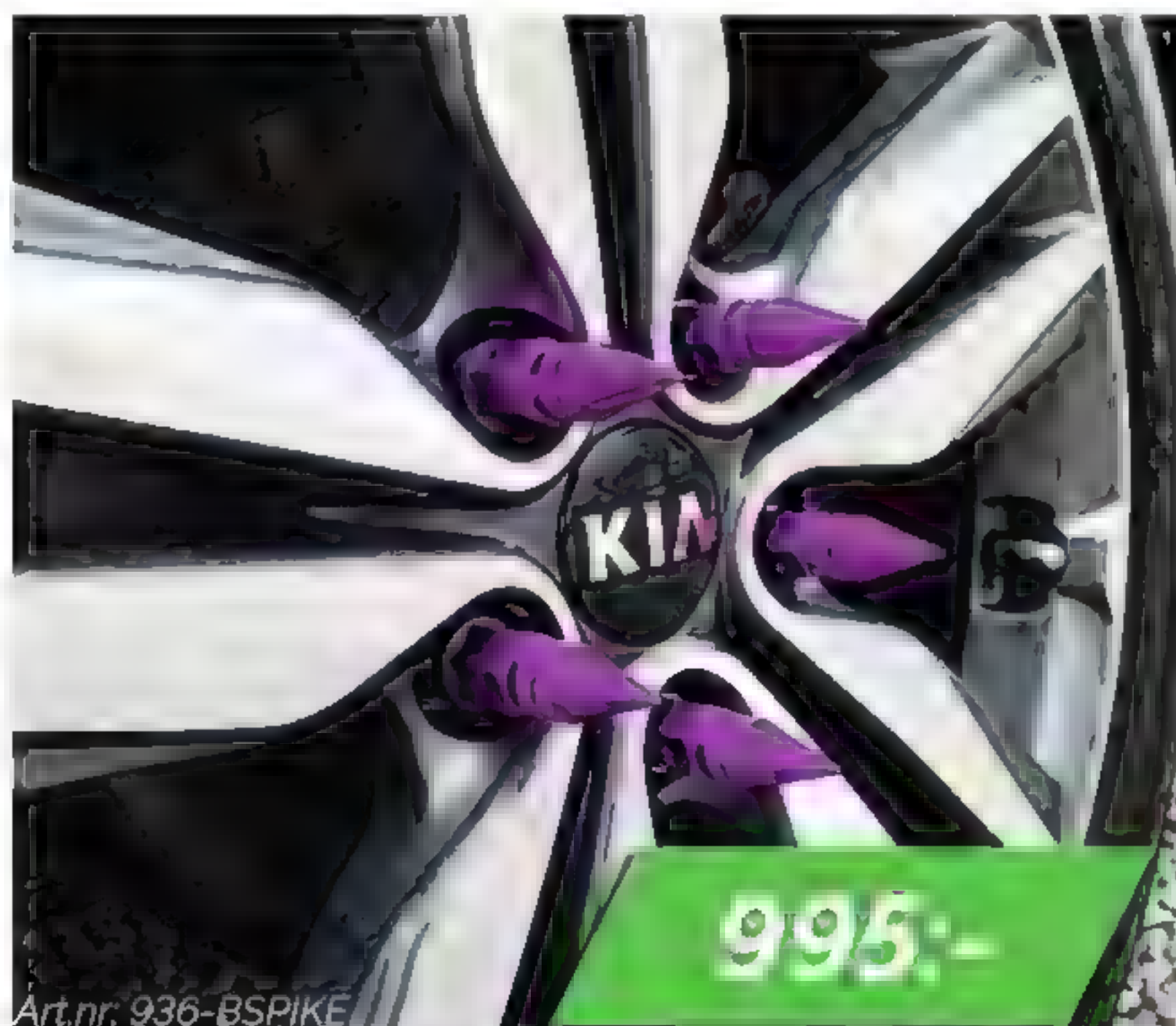
Designen på JR33 är fantastisk! Tack vare sina vackra linjer och hårda design är det en favorit 2020. Köp ett komplett fälgpaket med 4 däck och 4 fälgar, monterat och klart. Allt som återstår är att byta på bilen! Finns i storlekar från 19-20" och i flera färger.



Art.nr. SC-T63AL

## TÄLT 6X3M - ALUMINIUMRAM

Popuptält i svart med 4 väggar och tak. Perfekt som depåtält, utställningstält och partytält!



Art.nr. 936-BSPIKE

## SPIKES MED BULT/MUTTER

Komplett sats med spike bultar eller muttrar med avtagbara spikes. Välj mellan flera olika färger i shoppen!



Art.nr. 0080115RNR

## SPARCO EVO XL QRT STOL

Racingstol från Sparco med ny QRT-teknologi. Tvådelad sittdyna och uttag för 6-punktsbälte. Halskydd vid axlar och sits.



Art.nr. SC-T63AL

## UNIVERSALVINGE KOLFIBER

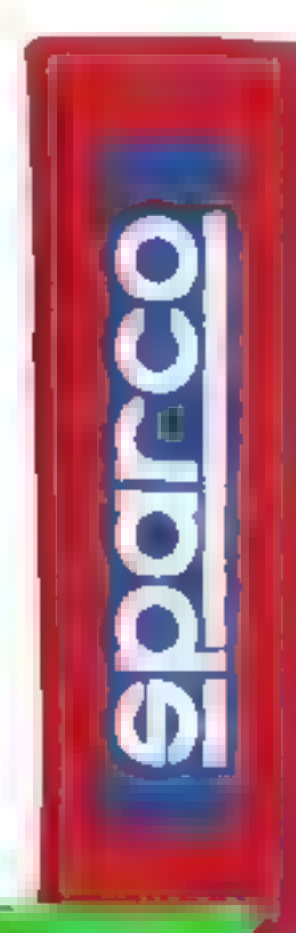
Kolfiber vinge för montering på bakluckan monteringstillbehör ingår. Denna vinge håller måttet 143cm bred samt 30cm hög.



Art.nr. 001092

## SPARCO OVERALL SPRING R548

Sprint R548 är en otroligt prisvärd brandsäker racingoverall tillverkad av de senaste materialen. Overallen har elastiska paneler vid armhåla och rygg för ökad komfort.



Art.nr. 01098S3

## BÄLTESKUDDAR TILL 3"

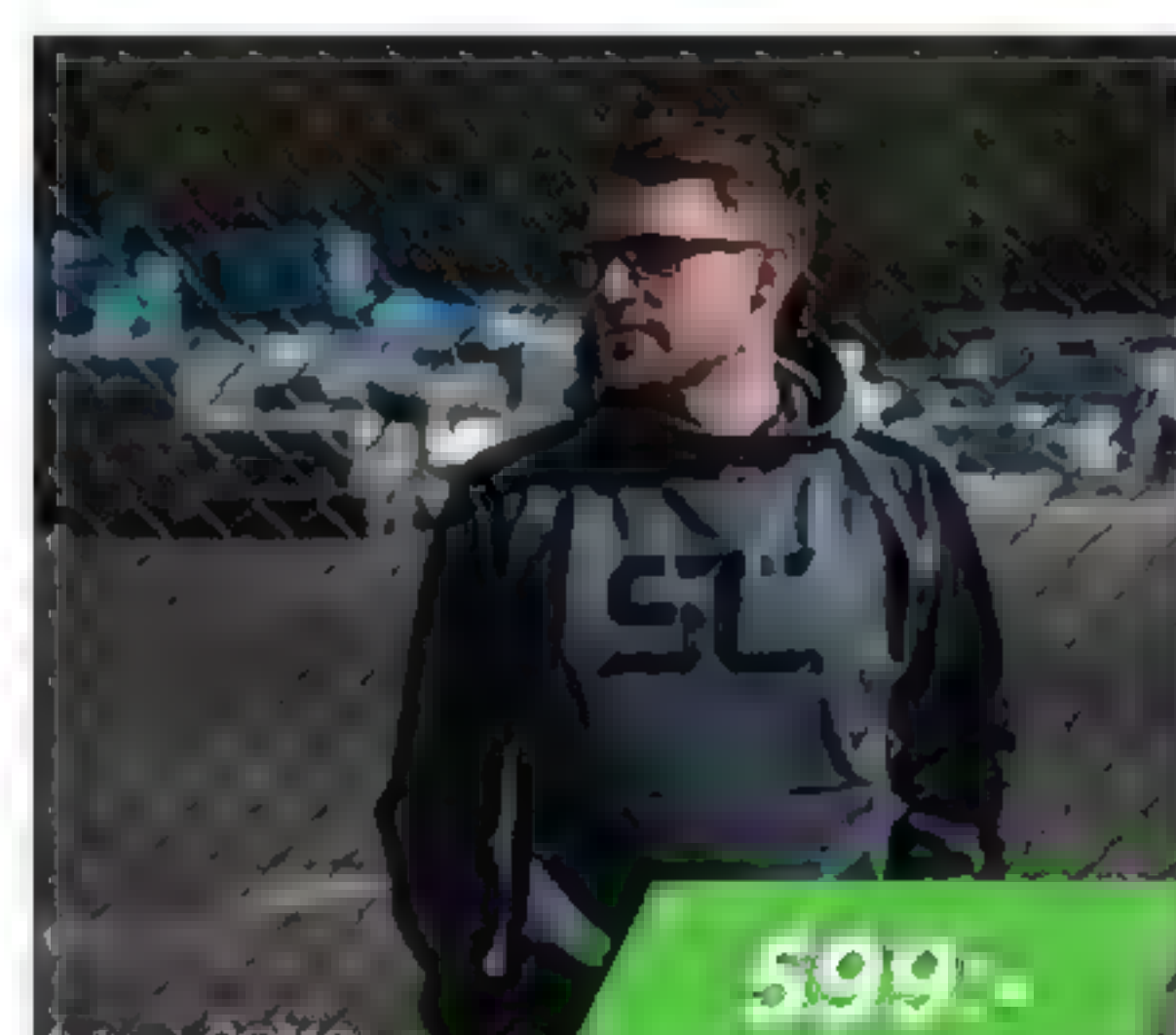
Bälteskuddar från Sparco till 3"-bälte. Finns i tre olika färger.



Art.nr. K25-270BC

## UNIVERSAL SPORTLUFTFILTER

Green Cotton universalfilter av högsta kvalitet. Ett dubbelkoniskt filter med en totallängd på 150mm. Du väljer själv anslutningsstorleken.



Art.nr. SC119

## GRÅ HOODIE SC

Otroligt skön tröja i mörkgrå färg av hög kvalitet. Skön sportig känsla i tyget och svart tryck på bröst. Finns i storlekar från S till XXXL.



## Mattias Adielsson om ... ... virtuell bilsport

• **SOM SÅ MÅNGA** andra har Adielsson spelat tv-spel i många år. Så, till SM-veckan vinter 2019 bjöds han in att köra virtuell racing.

– Tyckte det verkade kul och hade ingen aning om vilken nivå jag förväntade mig av de andra. När jag kom till förarmötet satt proffsen väl förberedda med setup-pärmar. Jag tog det alldeles för lätt och blev så sjukt fräknad.

Då insåg Mattias hur seriös e-sporten hade blivit, och hur duktiga killarna och tjejerna var.

Han åkte till Simrig.se för att testa och ge input. Ett instagrameinlägg gav på kort tid över 100.000 visningar.

– Det var ju bra reklam och vi skapade ett samarbete. Jag började köra på allvar och tyckte det var jättekul!

I höstas körde Mattias VM i DIRT Rally 2.0. Av 30.000 tävlande vann han tredje kvalomgången och gick till kvartsfinal. Då vaknade tävlingsmänniskan i honom.

– Arrangemanget var så seriöst och jag förstod att det här kommer bli stort. Sedan dess vet jag inte hur många timmar jag har kört. Minst 400 timmar.

De främsta utövarna av e-sport skriver kontrakt med team och sponsorer och kan tjäna pengar på sitt tävlande.

– Inför SM-tävlingen i Vännäs i vintras hade jag kört massor av timmar virtuellt. I den riktiga bilen märkte Andreas direkt att jag bromsade mjukare och hade ändrat min körstil.

I sin rigg har Mattias en likadan stol som i R5-Skoda för att skapa så autentisk känsla som möjligt.

– Du får ju samma mentala upplevelse som att köra riktig bil. Hjärtat bultar precis som vid starten inför en sträcka. Spelen är så väl utvecklade att man kör som på riktigt. Fördelen för mig är ju att jag förstår hur en bil fungerar och kan hitta linjer som en e-sportare inte tänker på.

Veckan efter påsk i år bjöds Mattias in att tävla i historiens första virtuella VM-tävling i rallycross. Han tränade så mycket han orkade, streamade sina körningar och analyserade varenda detalj.

Och tävlingen kunde inte ha gått bättre. Mattias tog sig till finalen som dessutom innehöll Kevin Abbring och Timmy Hansen samt e-sportstjärnorna Killian Dall'Omo och Lukas Mateja. Och Adielsson vann!

– Helt galet. Jag har nog inte fått så mycket publicitet någonsin tidigare. World RX är duktiga på sociala medier och når ut väldigt bra. Så, detta rankar jag som en av mina största framgångar bakom en tävlingsrätt.

Reklamvärdet i e-sport är stort och här kan förare från "riktiga" bilar bygga sina varumärken, vassa körning och reaktion samt även tjäna en slant när de når en publik som de inte hittat förut.

Vem som helst kan vara med och tävla. Du kan använda handkontroll och sitta vid köksbordet. Eller använda en riktig rigg med ratt, stol och rörelse.

– De som är riktigt duktiga på virtuell racing skulle inte på något sätt göra bort sig i en riktig bil. Jag tror att du ganska enkelt kan hitta stjärnförare i tidig ålder via e-sporten, säger Mattias.

Simrig-anläggningen tar upp en betydande del i Mattias Adielssons vardagsrum. Här ägnar han många timmar för att sätta sin körteknik till den riktiga bilen som att vara framgångsrik inom snabbt växande virtuell bilsport.

► Säsongen avslutades med några SM-startar i den egna Mitsubishi Evo VIII:an.

2018 hade planerats under flera år. Stora planer. Internationella. Men ännu en gång tvingades teamet inse att verkligheten långt ifrån alltid är lika ljus som den ser ut att vara.

Bara timmar återstod till lanseringen av det stora projektet när finansieringen sprack totalt på grund av orsaker som varken samarbetspartnern eller Adielsson kunde råda över.

Fullständig besvikelse och totalt mörker.

Gav Mattias upp? Nä. Han brukar inte göra det.

Med hjälp av Jerker Axelsson och Pontus Tidemand Racing kunde Mattias och Andreas köra SM-säsongen 2018 med en R5-Skoda.

Toppresultat under vintern hamnade i skuggan av två egna misstag på sommaren.

– Både i South Swedish Rally och i Askersund genade jag och knäckte styrstag mot stenar. Jag var pressad, hade börjat tänka för mycket. Både Andreas och jag var sjukt besvikna och jag tog ett par

veckors uppehåll från allt vad rally hette.

De körde trots allt klart SM och fick en bronsmedalj. Men framför allt, de hittade tillbaka till glädjen.

**EM-SATSNING 2019** med toppstallet Saintéloc Racings junior-team gav tre starter i en Citroën C3 R5. Fjärde EM-starten gjordes med en Ford Fiesta R5. Summan av det blev ett EM-brons.

I år är tanken att göra komplett SM-säsong i samma Skoda som han rattade för två år sedan.

Firma Adielsson/Johansson vann som bekant SM-premiären i Vännäs, men sedan blev det tävlingsstopp på grund av coronavirusets spridning.

I stället har Mattias ägnat mycket tid åt virtuell bilsport där han redan kunnat fira stora framgångar.

– Min plan är inte att köra rally två år till. Jag vill hitta ett sätt att kunna tävla på en bra nivå i 20 år till.

Att Mattias skulle göra en comeback som fotbollsspelare i IK Zenith känns rätt avlägset. ●



En äkta mästartrio som trivdes mycket bra tillsammans säsongen 2018. Från vänster: Jerker Axelsson, Mattias Adielsson och Pontus Tidemand.

FOTO: MICKE FRANSSON



Alla som rallytävlat på portugisiska ögruppen Azorerna vittnar om fantastisk miljö och tekniskt krävande vägar. Mattias har kört här vid två tillfällen. Bilden är från 2019, med Saintéloc Racings Citroën C3 R5.





## Åström nöjer sig inte med det lilla

• **MAZDA 323 F** med 1,8-litersmotor var inte upphetsande för MK Ramunders Micke Åström. Lösningen blev helt enkelt ut med det gamla och in med 5-cylindrig karlet från Volvo. Även bakvagnen har fått en ordentlig uppfräschning för att passa ihop med den svensksignerade framänden. Ett projekt som tagit vintern och lite till för klubbgarben Åström.



## Lilla Polon ska få attityd

• **JÄMTE GARAGEGRANNEN** Micke Åström ledsnade MSK Kvarnvingarnas Pierre Oskarsson på att ha för många färdiga bilar.

In släpades en VW Polo gatbil som rensades ur illa kvickt. Sedan projektstarten har motorrummet och fjäderbenstornen fått en ordentlig åktur och helt plötsligt har det även här hittat ner ett 5-cylindrigt paket.

Med sin korta hjulbas och låga vikt lär Polon bli en riktig dräpare när säsongen startar. Och för att ge bilen lite attityd vid depågas ska även ett riktigt lätt svänghjul hitta på plats.

# Redo att rastas

Folkracesommaren 2020 står för dörren. På grund av rådande samhällsläge har vårens tävlingar ställts in. Förhoppningsvis kan allt från mindre lokaltävlingar till stora festivaldrakar arrangeras så snart som möjligt.

Vi har pejat läget i folkracegaragen. Flitens lampa lyser och vi ser flera potentiella anbudsraketer.

AV ROBIN NILSSON (TEXT), FOLKRACEÅKARNAS EGNA BILDER (FOTO)

## Nog inte bara för "bonntävlingar"

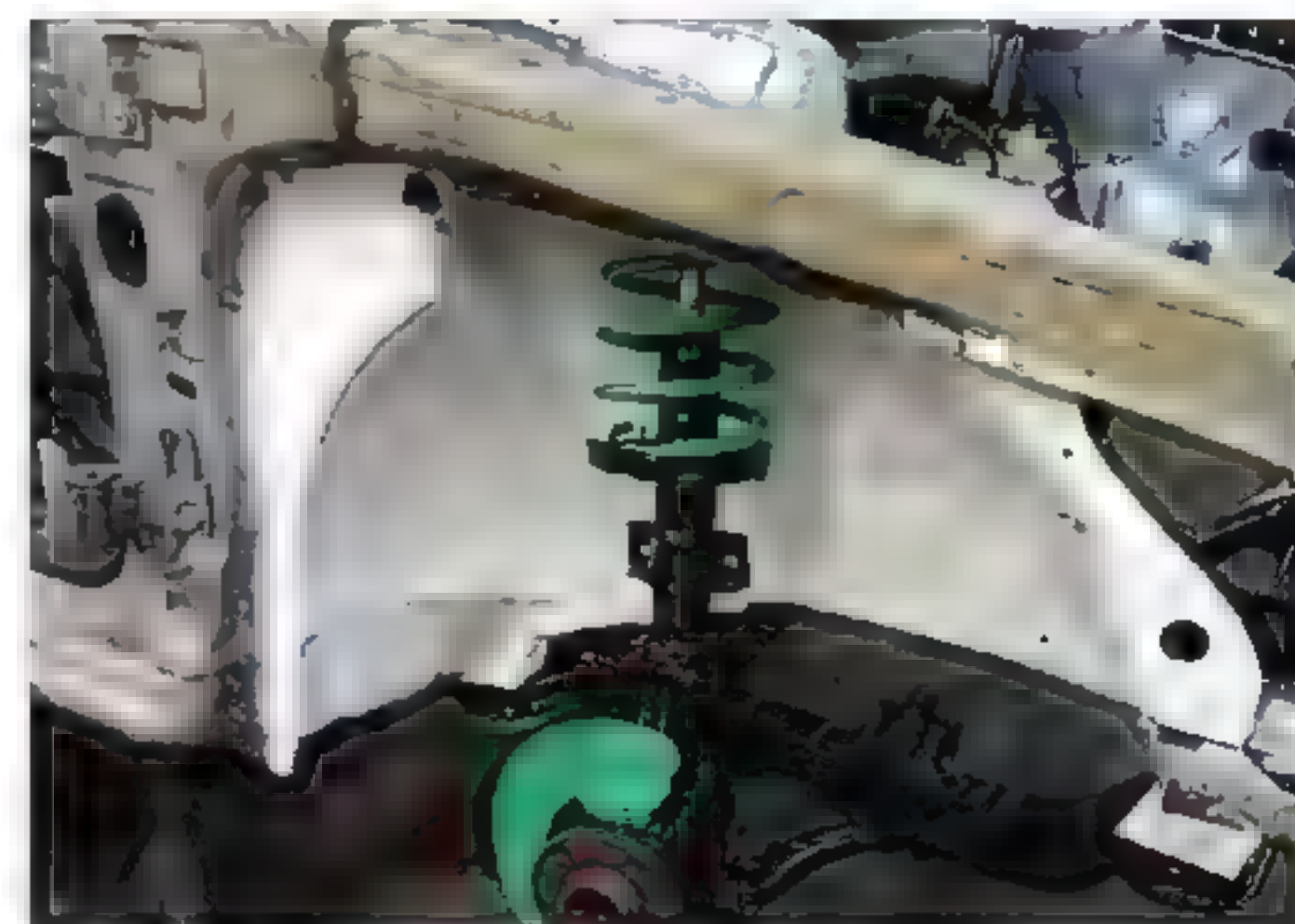
• **HENRIK AXTELIUS** kallar sin nybyggda Volvo S70 för "en bonntävlingsbil". Fast med bra finish på karossen och 170 hästar under huven, med omställda kammar, räknar Skepptuna MK-föraren säkert med att Volvon ska röra på sig ordentligt.



## Octavia med förväntat toppskick

• **VÄGG I VÄGG** med herrarna Micke Åström och Pierre Oskarsson har Tomas Hovlund fullt sjå med en tjeckisk skönhet.

En Skoda Octavia som fått en helhetsmakeover och matats med ett femcylindrigt motorpaket. Hovlund lägger tid på puts och studs och Octavian kommer garanterat att ha fabrikkskick när den lämnar Motallgaraget för tävlingsbanorna.







## Febril aktivitet hos Albinsson

• **JAPANSKT, TYSKT OCH SVENSKT.** Alla nationaliteter tar plats på gården hos Daniel Albinsson (Fredriksbergs MK).

Under uppehållet har det snickrats ihop både gammal och nyare Toyota Celica. Förutom dessa har även en tvådörrars Opel Astra hunnit smita in för karossmassage. Astran är det tänkt att Daniels sambo **Ellen Heinstedt** samt **Jesper Lindelöf** ska ta ut på banan när säsongen sparkar igång.

För att balansera det framhjulsdrivna har givetvis en gammal hederlig Volvo 245 fått en uppstökning. Tur för Albinsson att vintern är lång uppe i Dalarna, så att många härliga byggen hinner skapas.

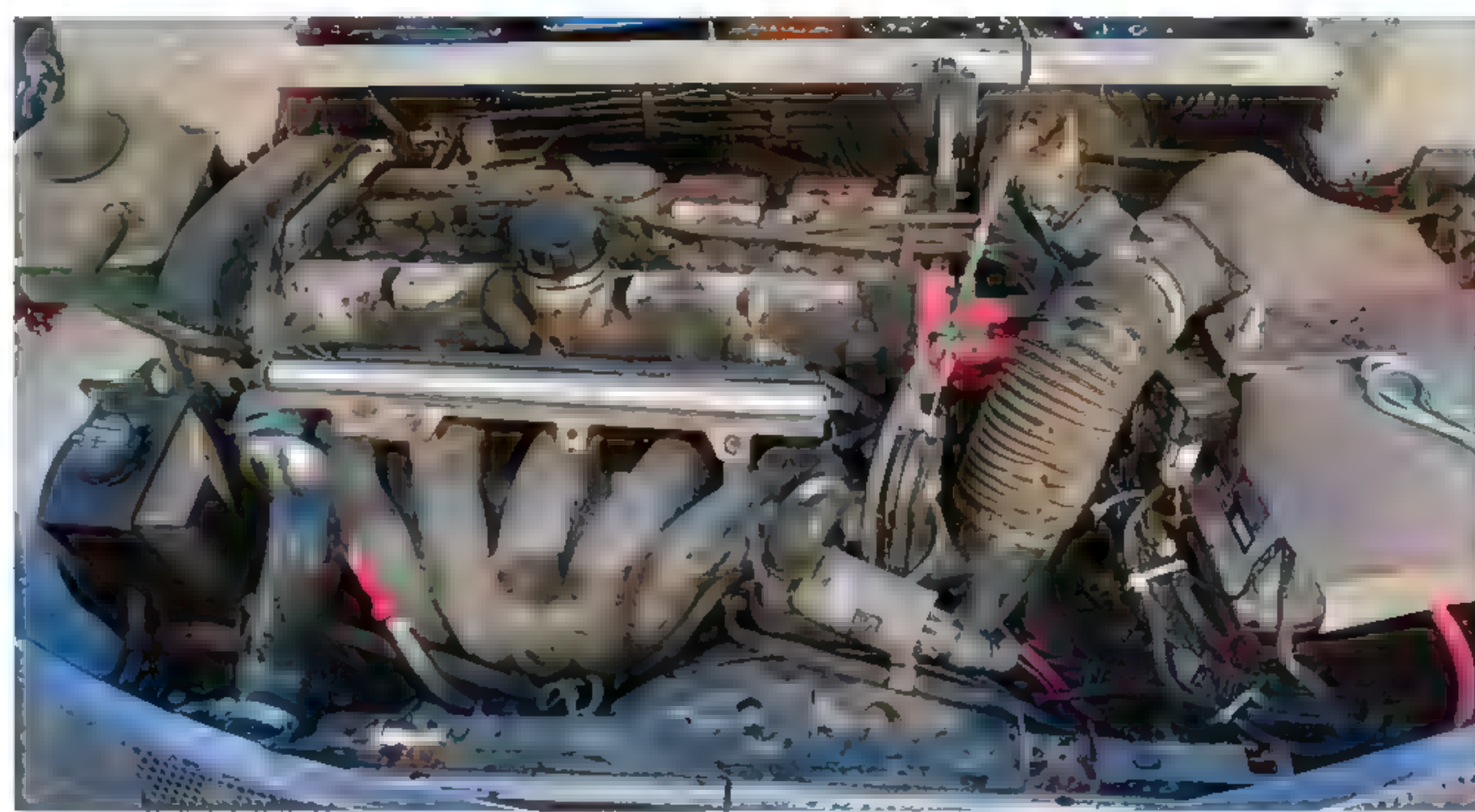


## Nu ska Fabia ut på folkracebanorna

• **UNDER VINTERN** har Kent Varg parat ihop tjeckisk teknik med svensk motorkraft.

Skoda Fabia, som i bilsportsammanhang mest är känd för sin WRC-stint i början av 00-talet och senare **Lasse Larssons** Division-1 bil i rallycross, ska nu ta sig an folkracebanorna.

En riktigt udda fågel med komplett motorpaket och framvagn från Volvo i den smidiga Fabia-karossen. Bågen har knäckts till av **Mattias Ledin** Motorsport. Perfekt för fler häftiga Fabia-byggen framöver.



## Saaben kommer yla fint!

• **PATRIK "PUTTE" LUNDH** från Målilla MK satsar på en mycket fräsch Saab 900 OG till sommaren.

Karossen är i bästa festivalstuk och i maskinrummet har **Tobias Holst** snickrat ihop en 2,2-liters underdel med 95 mm-kolvar och fin topp för rätt flås.

Fajs-45:or ska stå för blandningen av luft och bränsle. Med tanke på motorns specifikationer lär 900:an yla oerhört fint lagom till säsongsstart.







## Nya tag efter maskinras

• **KATTEN, MUSEN**, Saab 9000. Så tänkte garanterat Micke "Lillis" Andersson, Kolsva MS, med sitt nybygge. Resultatet blev en riktigt svettig bil med precis sådär fulsnyggt resultat som en 9000 kan bli.

Ett ordentligt maskinras på premiärträningen lade dock viss sordin på stämningen, men med renoverad maskin blir det ny ansats till sommaren.

## V6-Astra med 2.0-låda

• **BENGT SVENSSON** och Degerberga Motorsport har, tillsammans med döttrarna Frida och Hanna, under vintern snickrat ihop en Opel Astra.



Saab:s 2,5-liters V6 från en 900 automat har letat sig ner under huven och parats ihop med en 2.0-låda som passats ihop med hjälp av Opels C20xe-koppling.

Ett litet krutpaket som lär flytta på sig ordentligt när den får komma ut på banorna.

## Från "icke-skönhet" till toppklass

• **OPEL ASCONA C** var sannerligen ingen skönhet under sin period som Opels dragplaster. Detta faktum har Rasmus Fogelberg bestämt sig för att rätta bot på i garaget. Under huven är en Volvo 850-paket gjvet och detta kryddas med ett ordentligt karossjobb. Fogelbergs signum är att göra grundliga arbeten, så att Asconan ska bli något annat än toppklass, det tvivlar ingen på.



## "Fjexon" gör det igen

• **NÄR DU TÄNKER** Renault Floride från 1963 på tankarna inte omedelbart till MK Kinda och 2.8 liters motorvolym. Men för legendanske Micke "Fjexon" Johansson blev tanken helt naturlig.

Drivlina från en VW Golf VR6 tog plats bak i bilen och med framvagn från Volvo 240 var Fjexon helt plötsligt något på spåret. Allt det precis som vanligt var en kaross i ruttet skick från start skrämde inte Fjexon.

– Bilen hade stått under ett körsbärsträd i Södertälje i 15 år, så det var väl inget superobjekt direkt, konstaterar Fjexon.

Vid sidan om Floriden smällde han ihop en nybyggd Volvo 240 av bara farten. Att Fjexon har fler timmar på dygnet än normala människor, det är en sanning nere i Kisa-trakterna.



## Åkerstrands renoverade spontanköp

• **ATT ÖSTERNÄRKE RMC:S** karatepilot Robin Åkerstrand skulle lägga hela vintern i garaget var väntat. Men att flertalet av timmarna skulle ägnas åt att fräscha upp ett spontanköp från Folkracefestivalen var säkerligen mer oplanerat.

Bilen som rattades av Patrik Åsberg på festivalen fick ordentligt med stryk under tävlingen. Men det var inget som avskräckte Åkerstrand, snarare tvärtom.

Resultatet efter vintern blev en ordentlig plätrenovering och breddning.



## Två NG står redo i Småland

• **NIKLAS JOHANSSON** och sambon Emelie Karlsson har inte legat på latsidan i garaget under lägsåsongen. Två Saab 900 NG har färdigställts med god hjälp av den ett år gamla sonen Wille. Snygga och prydliga 900:or som garanterat kommer dra anbud när tävlingssäsongen startar.





## Alango räddar och renoverar

● **RÄDDA OCH RENOVERA** är vad **Fredrik Alango** har skrivet i sin kalender. Bilar med Volvo-kraft under huven är det som gäller för honom.

Med allt från en nybyggd Volvo 240 till den näst intill kultförklarade Toyota Celica utanför garaget så finns det projekt att ta hand om.

Udda är alltid underhållande. Att Alango dessutom är en friskus bakom ratten gör det hela extra kul.

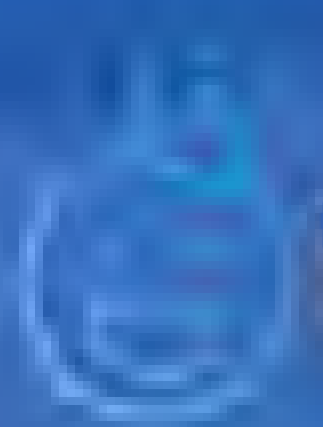


## MK Team Westoms juniorprogram

● **ARVIKAKLUBBEN MK Team Westoms** vintersatsning tillhör en av de mer unika. Ett juniorprogram döpt till Westom Academy där bilbyggarens **Tobias Evstrand** är drivande tillsammans med ett gäng ungdomar.

Bygget, som framöver ska bli en lotteribil, är en Saab 900 NG med V6-maskin. Projektet startades för att motivera och lära fler ungdomar att bygga egna bilar.

Med både Evstrand och rallycrossmekanikern **Henrik Gren** som instruktörer har gruppen helt rätt förutsättningar för att lyckas. En pigg och fräsch satsning av MK Team Westom som förhoppningsvis fler klubbar hakar på framöver.



**VERKSTADSKUNGEN.SE**



Däckmaskin med hjälparm  
11 495 SEK



Tvåpelaryft 4,2 t Basic Line  
Automatisk 19 990 SEK



Fyrpelaryft Dubbel Parkering  
3,6 t 45 990 SEK

## Verkstadskungen återförsäljare i Sverige för tyska Twin-Busch

Lokaliserade i Skene, Västra Götaland.

Köp tryggt med Klarna på vår hemsida, hämta själv på vårt lager eller få det levererat med DHL.

info@verkstadskungen.se

Skrålabäcksgatan 10, 511 63 Skene

0738-21 11 60

VERKSTADSKUNGEN.SE



VERKSTADSKUNGEN





Här håller Magnus Carlsson i det smidiga telefonfästet som enkelt, med en skruv, monteras fast i bilen.

# Önskvärd överblick

På en racingbana blir du aldrig ensam. Du är alltid nära en funktionärspostering. Men under en rallytävling finns risken att du och din kartläsare blir stillastående på en plats där ingen ser er.

Har det då, i värsta fall, hänt något allvarligt och besättningen är skadad. Ja, då är varenda minut värdefull och kanske rent av livsavgörande.

Därför blir safety tracking, eller säkerhetsmässig övervakning, allt vanligare.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

**S**edan ganska många år tillbaka följer VM-arrangörerna i rally de tävlande via gps-länk och kan med stor exakthet se var varje ekipage befinner sig, om de är i rörelse eller står stilla.

Liknande system har testats i Sverige. Till exempel skrev vi redan 2011 om 4aces-systemet som användes vid SM-tävlingen Snapphanerallyt i Hässleholm.

En rallytävling är ett komplext arrangemang, inte minst säkerhetsmässigt. Många gånger är ett

helt startfält utspritt över ett stort tävlingsområde.

Inträffar en avåkning vid ett område med åskådare får de tävlande snabb hjälp. Även efterföljande bil kan larma om det skulle behövas.

Men det kan hända att ett ekipage åker av där ingen publik finns och kanske rasar nedför en slänt eller försvinner bakom ett buskage och inte syns från vägen.

Funktionärerna vid målet på sträckan märker ju snart att en bil saknas. Fast ingen kanske

vet exakt var den finns, eller om besättningen behöver assistans.

**I SAMBAND** med LBC-Ruschen i Lima i vintras användes ett övervakningssystem som utvecklats av Traxmeet i Finland. För svenska marknaden äger RC Sport & Design (Race Consulting) systemet tillsammans med föraren Mattias Olsson från Stenungsunds MS.

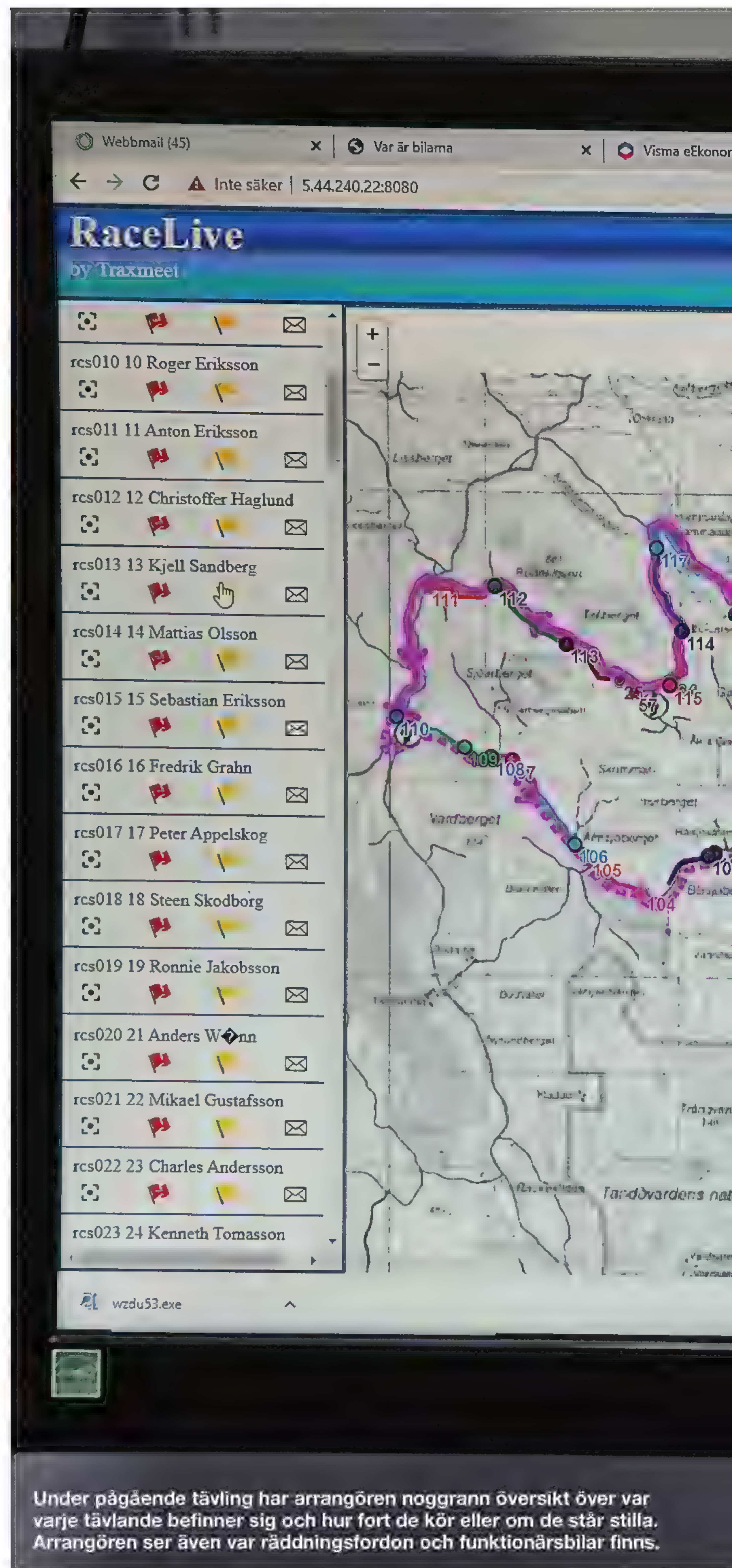
– Finländarna har använt detta i sina mästerskapstävlingar. Sedan har vi gett dem idéer på

hur vi vill ha olika detaljer och de har justerat vår variant efter våra önskemål, berättar Magnus Carlsson från RC Sport & Design.

Att just Lima blev svensk premiär för detta beror helt enkelt på att Finnskogsvälsan i Torsby och ett par andra tävlingar ställdes in på grund av mildväder.

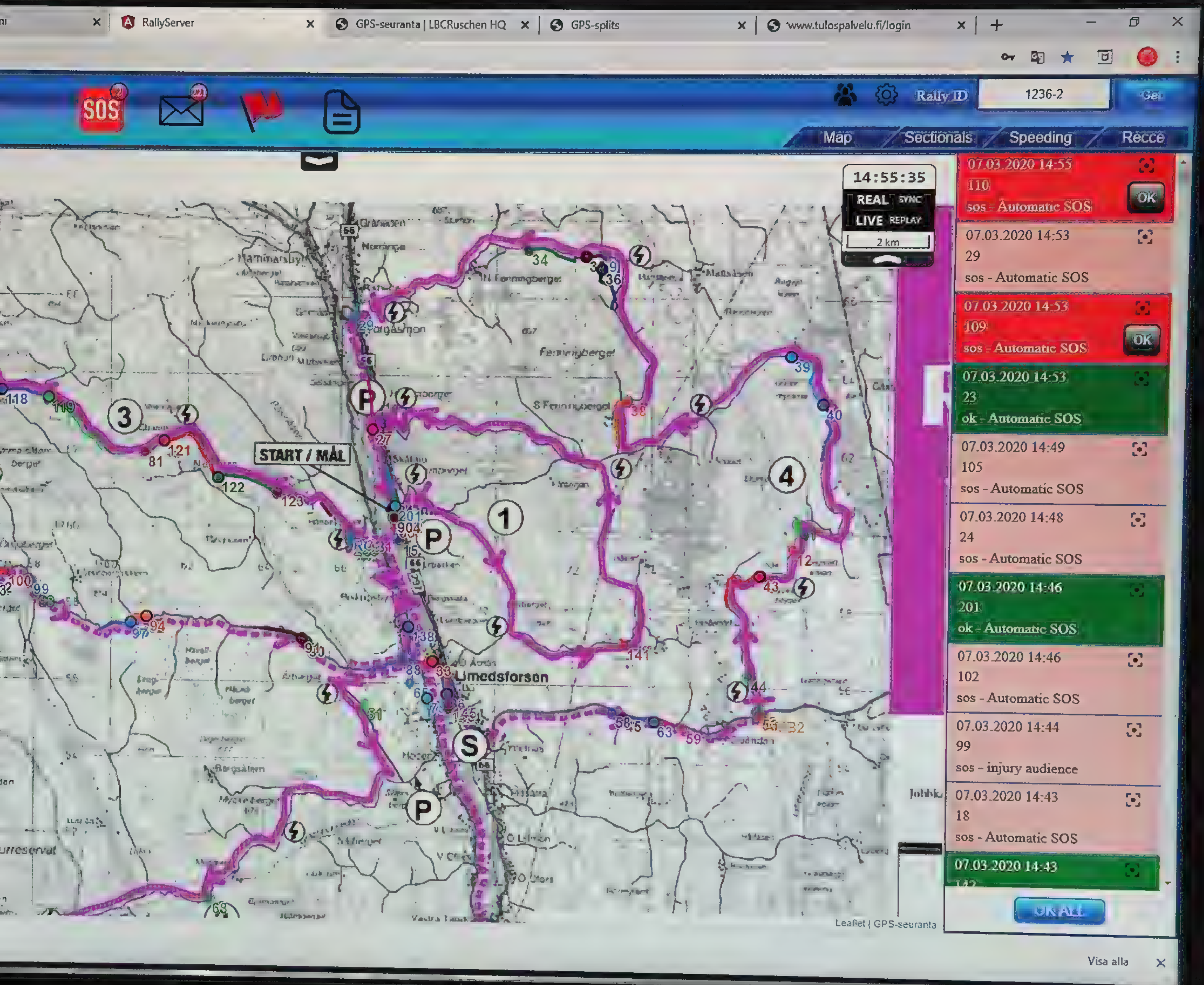
Ett liknande system användes bland annat vid Rally Uppsala 2014 och Bergslagsrallyt 2019.

**FUNKTIONEN ÄR** ganska enkel. Varje tävlande får en gps-enhet



Under pågående tävling har arrangören noggrann översikt över var varje tävlande befinner sig och hur fort de kör eller om de står stilla. Arrangören ser även var räddningsfordon och funktionärsbilar finns.





monterad på buren vid bilens A-stolpe. Det är en smartphone med en applikation för ändamålet.

Administratören skapar en digital karta över tävlingsområdet med koordinater för varje specialsträckas start och mål.

Användaren (den tävlande) behöver inte göra något med enheten om inget oplanerat inträffar.

Via gps följs bilarna på såväl transport- som specialsträckor. Om

en bil stannar på en specialsträcka ska föraren eller kartläsaren trycka grönt om de mår bra och inte behöver assistans, blått om de står illa till och blockerar vägen eller rött, om de behöver hjälp.

I systemet finns en automatfunktion som larmar om bilen stått stilla i mer än 30 sekunder utan att någon rört enheten, förklarar Magnus.

**NÅGOT "SKARPT" LARM** kom dessbättre inte in under tävlingen i Lima.

– Nej, vi har bara fått några "larm" när kartläsare råkat toucha SOS-knappen på väg i eller ur sina bilar. Då har vi snabbt kunnat kontrollera om de behövt hjälp eller inte.

Vän av ordning vet att gsm-telefon ibland inte "har täckning" ute i skogen och har redan fundrat över vad som händer då.

– Det har vi löst genom att vi använder internationella gsm-kort i enheterna. Dessa är inte knutna till en specifik operatör utan tar emot och skickar signal

från närmaste mast, oavsett vem masten tillhör.

**MAGNUS FÖRKLARAR** att systemet har fler fördelar.

– Via enheterna kan vi skicka ut en "rödflagg" om sträckan eller tävlingen måste avblåsas omedelbart. Vi kan sända ut en varning om att ett havererat ekipage står illa till. Och vi kan uppmärksamma förare/kartläsare på annat som hänt.

I LBC-Ruschen tog de chansen att varna de tävlande om





Android-enheten monteras på A-stolpen framför co-drivern som på så sätt hela tiden har koll och ser om det dyker upp något viktigt meddelande.

ett vattenhål 24 kilometer in på fjärde sträckan.

Trots ovanan att använda systemet kvitterade över hälften av deltagarna på sina skärmar att de mottagit upplysningen.

Via enheten kan de tävlande också skicka meddelanden direkt till tävlingsledningen om det inträffat något speciellt.

En annan nytta med tracking-systemet är att tävlingen blir mycket mer tillgänglig för åskådarna.

– **JA, DE KAN JU** ta fram sina telefoner och se exakt var varje tävlande befinner sig, hur fort ekipaget kör just för stunden och även läsa av splittider.

Skillnaden mellan publikens och administratörens kartbilder är att den senare även ser, och kan kommunicera med, räddningsfordon och arrangörsbilar.

– När det inträffar ett skarpt larm blir folk skräddade och ringer oss och undrar när räddningsbilarna kommer. Med det här

systemet kan vi direkt se exakt var de befinner sig och när de beräknas vara framme vid olycksplatsen.

**FÖR ATT VARA SÄKRA** på att enheterna fungerar, är laddade och sitter fast, använder RC Sport & Design bara sina egna enheter i bilarna.

FOTO: MIKAEL JOHANSSON



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Incidenter i rallyskogen är inte ovanliga. Desto bättre är allvarliga personskador sällsynta. Dessutom finns ofta åskådare på plats som snabbt kan få en överblick över situationen och varna nästkommande bilar. Men inträffar något där det inte finns åskådare kan ett Tracking System vara till oerhört stor hjälp.





Totalt har RC Sport & Design köpt in 250 enheter för att kunna hantera stora tävlingar eller två medelstora samma dag.

*”Syftet att höja säkerheten för de tävlande uppfylls samtidigt som åskådare och entusiaster som sitter hemma kan följa tävlingen på ett betydligt mer ingående sätt än vanligt.”*

Vid anmälan i Lima fick de tävlande ut ett mobilfäste som de enkelt skruvade fast på sina burbågar. Sedan, tio minuter före start, monterades enheterna i varje bil, i startkön, av Magnus kollega Christian.

– Nu väntar vi på att få dessa fästen godkända av Svenska Bilsportförbundet. I Lima hade vi dispens att använda dem.

Tidigare i vintras, vid ett test i Norge, fick Magnus kvitto på att fästena och dess enheter sitter fast på ett tryggt sätt.

– En förare råkade hårdtesta detta när han rullade över en ved-trave. Inget lossnade.

– Vi har inte heller fått några besked om att dessa enheter skulle störa intercomen i bilarna.

Intervjun gör vi mitt under pågående tävling i Lima. Magnus studerar kartan en stund och visar fler funktioner.

– Symbolen för varje ekipage har en ”svans” som gör att vi snabbt kan se om de tar in på varandra eller tappar till framförvarande. Vi hade lite extra koll på JSM-föraren William Binbach som utom tävlan åkte mellanbil mellan två klasser. På SS 2 såg vi att han tog in mycket på framförvarande bil. Då kunde vi be arrangören ge

honom en minut extra i starttid på nästa sträcka, eller be William att slå av på tempot.

**MAGNUS AMBITION** är nu att få arrangörer och tävlande att förstå nyttan med detta och att få använda systemet i så många tävlingar som möjligt.

– De tävlande har varit mycket positiva eftersom det handlar om deras säkerhet. Några få högljudda menar att det bara medför extra kostnader och inte skapar utveckling.

I Lima lade man på 200 kronor på startavgiften för att RC Sport & Design skulle få lite tillbaka på sin investering. Där var tre personer från firman på plats. En som skötte resultatrapportering, en som övervakade tracking-systemet och en som monterade i och ur alla enheter.

– Vi har köpt in 250 enheter eftersom vissa tävlingar har uppemot 220 startande. Oftast är det färre startande och då kan vi vara på två tävlingar samma helg.

Syftet att höja säkerheten för de tävlande uppfylls samtidigt som åskådare på plats och entusiaster som sitter hemma kan följa tävlingen på ett betydligt mer ingående sätt än vanligt. ●

**PÄRM 109:-** Samla dina tidningar utan håltagning.



Beställ på:  
**shop.rallyracing.se**

Du kan även beställa genom vår kundservice på telefon 0455-30 29 30  
Gratis frakt. Ev. faktureringsavgift tillkommer.

**YOKOHAMA**  
*Motorsports*



**A052**  
Ett snabbare och bättre däck än föregångaren A048.  
A052 för er som söker det bästa för racingbanan och gatan.  
DOT & E-märkt.



**A053**  
Grusdäcket som är utvecklat av proffs för proffs. Mycket bra prestanda och livslängd.

**PPE** Atlasgatan 10, 802 86 Gävle  
**www.ppe.se**

Andreas 070-884 89 63 • andreas.sjolander@ppe.se  
Pelle 070-520 77 22 • pelle.palmqvist@ppe.se  
Jari 072-502 04 52 • jari.liiten@ppe.se





# Historisk Le Mans- vinnare

1989 blev Stanley Dickens förste svensk att totalsegra i en av världens mest omtalade biltävlingar – Le Mans 24-timmars.

Ända fram till i dag har bara Dickens och Stefan "Lill-Lövis" Johansson tagit den svenska flaggan till totalseger i det klassiska enduranceloppet.

Här bjuder vi på en resumé av Stanley Dickens med- och motgångar under en spektakulär racingkarriär.

AV MICHAEL HOFFSTEDT (TEXT & FOTO)

**P**latsen var Le Mans, cirka 20 mil sydväst om Paris i Frankrike. Tidpunkten var den 11 juni 1989. På eftermiddagen denna söndag skrevs historia inom svensk bilsport.

Inför 235.000 åskådare vann svenske racerföraren Stanley Dickens tillsammans med tyskarna Jochen Mass och Manuel Reuter det beryktade och mytomspunna 24-timmarsloppet.

Det var första gången någonsin som en svensk racerförare vann tävlingen som av många betraktas som världens främsta. Och för vinnarbilen, den hypersnabba Mercedes-Benz C9 med turboladdad V8-motor, var det en historisk vinst. Det var första vinsten i Le Mans för Mercedes-stallet sedan 1952 och konkurrensen från andra fabrikat var stenhård.

Vi återkommer till den här magiska helgen i Le Mans.

**STANLEYS KARRIÄR** startade med formelbilsracing. I mitten av 70-talet körde han Formel Ford och tog en tredjeplats i Riksmästerskapet. 1978-1979 blev det Formel 3 och då provade han även internationell racing.

Det verkliga genombrottet kom 1981. Då blev svensken, i en Lola T590, Europamästare i Sport 2000-mästerskapet för racersportvagnar.

Resan fortsatte i Formel 2, den på den tiden verkliga instegsklassen till Formel 1. Debuten

gjordes på Mantorp Park i slutet av 1981 och Stanley körde för ett schweiziskt team.

Återkommande motorproblem i racen säsongen därpå gjorde dock att de uppsatta målen inte nåddes.

I stället tog karriären en plötslig vändning. Genom förar-kompisen Eje Elgh fick Dickens möjlighet att debutera i Japan 1982 där han ersatte Elgh i ett Formel 2-lopp.

Japan var på 80-talet ett stort racingland med många banor. De japanska bilfabrikanterna satsade hårt på utveckling och exponering inom racing. Och det behövdes snabba förare i de japanska mästerskapen.

Eje, som hade goda kontakter med japanska racingfabriken Dome, hörde av sig igen och nu handlade det om en styrning med Eje i det japanska Grupp C-mästerskapet.

Duon ledde länge långdistansloppet på Fujibanan, men efter ett tekniskt problem slutade de som fyra.

En stor framgång för Dome och detta innebar att Dickens, 1984, fick ett förarkontrakt med Eje som försteförare.

Några större framgångar blev det dock inte eftersom teamet brottades med stora tekniska utmaningar med den nya bilen.

**KONTRAKTET** gav i alla fall Stanley möjlighet att debutera i Le Mans 1984. Bilen han körde var den gamla Dome-bilen eftersom den nya inte var färdigutvecklad. Men körningen slutade innan tävlingen hann börja. Samtliga testpass gick åt till inställningar och problemlösningar och Eje fick med nöd och näppe ihop sina fem varv, som var obligatoriskt för alla förare för att få starta.

På sista kvalet, sent på torsdagskvällen, kom Dickens in i bilen och hade minsta möjliga tid på sig att köra sina fem obligatoriska varv.

Ett problem man hade haft tidigare var att gasen hängde sig på grund av alltför mycket sand som

virvlade runt i luften i den starka vinden. På sitt tredje varv fick Stanley erfara hur det känns när 600 hästkrafter vägrar att släppa taget.

Han kom i full karriär mot den berömda Dunlopbron efter start-och målrakan. På den tiden fanns det ingen chikan innan bron och därför gick det ruggigt fort. Omedelbart efter bron går det nedför i närmare 250 km/h och det var just då han kände att något var fel. Gasen hängde sig och kraschen var ett faktum.

Dickens klarade sig turligt nog utan skador men givetvis var det slutkört. Racingbranschen kan vara hård. Stanley berättar att han fick skulden och kontraktet gled honom ur händerna. Det var ingen trevlig introduktion på Le Mans.

**1985 BLEV** ett mellanår för Stanley. Porsche-specialisten Bo Strandell hörde av sig och erbjöd styrning med en Grupp C2-bil av märket Toy försedd med Porsche-motor.

Det blev ett antal körningar i VM-serien, med blandade resultat, tillsammans med Martin Schanche.

Teamet var till och med på Le Mans 1985, men kom inte längre än till träningen på grund av motorras.

Hösten 1985 innebar en vändning för Dickens. Under ett race i Kanada där han körde en Chevron, fick han kontakt med Fritz och Günther Gebhardt och deras team.

*"Inför 235.000 åskådare vann svenske racerföraren Stanley Dickens tillsammans med tyskarna Jochen Mass och Manuel Reuter det beryktade och mytomspunna 24-timmarsloppet."*





Här sitter Stanley med en oljemålning av hans Mercedes C9 utmed Mulsannerakan i dryga 370 km/h! Målningen är gjord av Safet Omeri efter ett foto av artikelförfattaren.





Team Sauber Mercedes gjorde allt rätt under Le Mans 24h 1989. Här pågår ett av de strategiskt viktiga förarbytena.

► Stanley blev inbjuden att köra ett antal race, både 1985 och 1986, med tysken Frank Jelinski. Samarbetet var klockrent och resulterade i flera segrar i VM-seriens C2-klass.

Detta följdes av att duon fick körning för tyska BRUN-stallet med Porsche 962 i den snabbare Grupp C1-klassen. I sluttävlingen tog de en andraplats på Fuji vilket gav teamet VM-segern för stallet 1986. Det innebar att Stanley plötsligt blev stjärna bland alla japanska racingfantaster.

Nu var svensken riktigt het i den internationella racingen. Till säsongen 1987 fick han kontrakt med det välrenommerade tyska Joest-stallet. Året gav flera bra placeringar, som bäst en tredjeplats.

Men Stanley var inte nöjd. Han

tyckte att karriären hade stannat upp och någonting måste ske. Han tog sikte på Formel 1!

**NÅGOT SOM** få känner till är att Dickens faktiskt fick erbjudande om Formel 1-kontrakt. Under 1987 var han och testade med ett F1-team på tyska Hockenheim för att få känna på bilen. Därefter ansökte han om superlicens, som F1-biljetten kallades på den tiden. Stanley berättar att han trodde att han skulle kunna bli en hygglig Formel 1-förare. Han hade ju tävlat mot många av de etablerade F1-förarna och nu hade han dessutom lyckats få lite backing av finansfolk från Sverige.

Till 1988 års säsong fanns bara två lediga sitsar kvar. Dels i italienska Minardi-stallet, dels hos brittiska Tyrrell.

Han ringde faktiskt själv till Ken Tyrrell och erbjöd sin tjänst. Han fick ett relativt långt samtal och blev väl bemött.

Några minuter efter att samtalet var slut ringde Tyrrell tillbaka och frågade: "Dickens, is that your real name?"

Det visade sig att Tyrrell var mycket intresserad av litteratur och tyckte det var fascinerande med en svensk racerförare som hade släktband med författaren Charles Dickens.

Men trots att det skapades en god kontakt blev det ingen körning för Tyrrell och något test med Minardi blev det inte heller.

Tack vare sina starka körningar under året fick svensken sin superlicens lagom till julen 1987. Då fick han grönt ljus av Minardi men styrningen gick om intet när

en inflytelserik spansk sponsor ville ha en spansk förare.

Luis Pérez-Sala fick kontraktet med en penningpåse som var betydligt mer intressant.

**INFÖR 1988** fick Stanley i stället återgå till racersportvagnar och körde nu för det vältrimmade Joest-stallet men huvuduppgiften blev att även köra det japanska Grupp C-mästerskapet. Ett smart val skulle det visa sig.

Tillsammans med Frank Jelinski gick det mycket bra. Trea i Le Mans 24-timmarslopp, mästerskapsseger för Nova-stallet med förarkollegan Heiki Okada. Och en ny F1-chans!

Det var i samband med festen efter japanska mästerskapssegern som teamsponsorn för Nova lovade Stanley, som nu hade superlicens, att köra de två sista



1988 blev ett genombrott för Stanley på Le Mans. Här ses han lugn och samlad inför träningen tillsammans med den snabba Joest-Porschen.



För Blaupunkt-Joest Racing körde Stanley Dickens till sig en tredjeplats i Le Mans 24h 1988 i en Porsche 962 tillsammans med förarna Winter och Jelinski.





Topptrion i Le Mans 24h 1989 intervjuas. Förarna från vänster: Jochen Mass, Manuel Reuter och Stanley Dickens.

F1-racen. Svensken fick kontraktsförslag men tackade, efter många sömnlösa nätter, nej.

Han gjorde bedömningen att bilen helt enkelt inte hade kapaciteten att hävda sig. Ett bra beslut, skulle det visa sig.

Efter säsongen 1988 tillhörde han världseliten som sportvagnsförare och inför 1989 fick han flera förslag. Dels från tyska privatställen Brun och Joest samt även från japanska Nissan, där kompisen Anders Olofsson redan var etablerad förare.

Det mest intressanta skulle komma från schweiziska Sauber. En tongivande aktör här var tyske före detta F1-föraren Jochen Mass och han ville ha med Stanley i satsningen inför Le Mans 1989 tillsammans med tysken Manuel Reuter då Sauber-teamet officiellt blev Mercedes tävlingsstall.

Denna satsning var total med tre Mercedes C9 och målet var givetvis totalvinst i det klassiska loppet. Stanley tackade ja och resten är internationell och svensk racinghistoria.

Dickens infriade med råge förtroendet och gjorde sitt livs körning, särskilt under de nattliga timmarna då han under ett långt stint förde upp Mercedesen till ledning. En prestation som slutligen gav en historisk seger såväl för Mercedes som ur svensk synvinkel.

Stanley minns att inget fick lämnas åt slumpen hos Mercedes. De hade bland annat kopplat in den kände fystränaren Willi Dungl som för samtliga förare lade upp ett program med träning och kosthållning långt innan det var dags för tävling.

Den svenska stjärnan minns Le Mans väl. Där upplevde han en speciell atmosfär. När han körde var han hela tiden uppmärksam på riskerna.

– Det gäller att hantera dem mentalt. Men det är svårt och hur man än gör så finns riskerna alltid kvar i bakhuvudet.

**PÅ FRÅGAN OM** de starkaste minnena från vinnarloppet i Le Mans 1989 berättar Dickens:

– Dels själva körningen med den brutalt snabba Mercedes C9:an. Bilen kunde vara lite oberäknelig, särskilt på slitna däck. Det tror jag vi alla kände och det hämmade mig lite. Men det var verkligen en "riktig" racerbil och jag trivdes otroligt bra i bilen.

C9:an upplevdes knepig att köra, den ville gärna släppa i bakvagnen. Men under racet kom svensken att hamna bakom teamkollegan, britten Kenny Acheson i Mercedes nr 62.

De båda var teamkompisar i Japan och Stanley var väl bekant med Kennys körstil. Kenny var reguljär förare i stallet och hade kört bilen i hundratals varv.

Nu märkte svensken att Acheson körde bilen lite annorlunda och han försökte anamma detta. Det gav effekt och efter det var Dickens med nummer 63 den snabbaste på banan, ett tempo som ingen kunde rå på och som ledde till seger.

Under hans långa nattliga körpass, då han tog Mercedesen upp i ledning, knastrade det till i hans hörlurar.

# V8 THUNDER CARS

## 2020

FÖLJ OSS PÅ  
[WWW.V8THUNDERCARS.COM](http://WWW.V8THUNDERCARS.COM)



PERFORMANCE  
RACING







Det var teammanagern Max Welti som gav honom information om att han nu ledde världens viktigaste biltävling och bad honom att förvalta ledningen väl.

Och det gjorde Stanley och hans medförare. När de korsade mållinjen på söndagseftermiddagen hade de kört 526 mil med en snittfart på 219 km/h!

Le Mans-segern gjorde den svenske föraren ännu mer efterfrågad och det blev framgångar även i USA där han körde den välbekanta röda Momo-Porschen.

1989 års säsong avslutades dessutom med en ny mästerskapstitel i Grupp C i Japan.

**STANLEY DICKENS** har varit med om tre allvarigare högfartskrascher. Två i Le Mans och en på

japanska Fujibanan. Den första kom, som du redan läst, inför Le Mans 1984 när gasen hängde sig.

Nästa kom på japanska Fujibanan 1991. Dickens körde det japanska teamets nya Porsche 962, en av de sista som byggdes. Han var i slutet av sitt stint, på en fjärde plats i racet, då en Toyota-förare gjorde en missbedömning och krokade ihop med svenskens Porsche.

Smällen var kraftig. Porschen knuffades av banan och for som en projektil från det ena armcoräcket till det andra. Den avskalade bilen flög upp och ner endast någon decimeter ovanför räcket.

Dickens hade änglavakt och kravlade ur det rykande vraket omtumlad men förhållandevis helskinnad, något som filmades

och fortfarande finns på Youtube.

Eftermälet blev att Stanleys stallägare, Chiba, drog Toyota-fabriken inför rätta, något som han inte oväntat förlorade. Det blev ett olyckligt slut även på den historien som ledde till att Chiba förlorade sin tävlingslicens.

Därmed avslutade Stanley sin vinstrika racingtid i Japan.

**DEN VÄRSTA KRASCHEN** kom på Le Mans 1996. Stanley körde för ett privatteam med en snabb Kremer Spyder K8 som egentligen var en Porsche 962 utan tak.

Finansiär och medförare var amerikanen Steve Fossett tillsammans med sydafrikanen George Fouche.

– Fossett var oerhört rik och hade slutat arbeta. Han ägnade sig mest åt äventyr som ballong-

flygning och ensamseglingar. Och inom racingen körde han bland annat Daytona 24-timmars.

En av Fossetts drömmar var att delta i Le Mans. De båda fick god kontakt och Stanley minns honom som en ödmjuk man.

– Problemet med den öppna racersportvagnen var att bakre delen av karossen släppte i sin främre infästning vid flera tillfällen.

Dickens minns att han låg precis bakom Mario Andretti under flera varv. I de supersnabba Porsche-kurvorna strax innan målområdet märkte han att bakvagnen släppte. Han konstaterade snabbt att det måste vara antingen punktering eller en oljefläck. Men när han fick bilen på rätt kurs och lättade på gasen såg han i backspegeln att karossen sänktes.



FOTO: THOMAS LINDBERG

I början av 2000-talet drev Stanley Dickens SRTS-teamet. Här med förarna Thed Björk (i bilen) och Edward Sandström (t.h.). Stanley satte själv ribban högt i SRTS-satsningen med vinst i första tävlingen i Sydafrika tillsammans med Fredrik Ekblom.



FOTO: THOMAS LINDBERG

Experttips från erfarna förare kan vara värdefulla. Bilden är från försäsongen 2015 då Rasmus Lindh lyssnade till Dickens på South Garda i Italien. Nu är Rasmus högaktuell och mitt i sin USA-karriär med formelbilar.





Spänningen är alltid toppladdad när startfältet drar ut på formationsvarvet i Le Mans. Här ses Stanley Dickens råstarka Mercedes med nr 63. I starten hade teamet en elfteplats, 24 timmar senare skar teamet mållinjen som solklar segrare!

Svensken körde omedelbart in i depån. Han var rasande och förklarade att bakpartiet måste sättas fast, en gång för alla. Stallchefen och ägaren Manfred Kremer gav instruktioner till mekanikerna.

Några minuter senare fick han klartecken och körde ut på banan igen. Efter ett något osäkert första varv återfick Stanley förtroendet för bilen och satte full fart. Men redan på nästa varv hände det som inte fick hända.

På den hypersnabba rakan från golfklubben vid Mulsanne-hörnet ner mot Indianapoliskurvan släppte plötsligt hela bakre karosspartiet. På en tiondels sekund försvann marktrycket. När detta hände var hastigheten 315 km/h.

Föraren var helt maktlös och minns att bilen, efter att ha snurrat ett antal varv, backade med högersidan mot det vänstra armcoräcket i en vansinnig fart.

Bilen tuggade mot räcket och strävade efter att studsa över. Men som tur var höll den sig på rätt sida.

Dickens klarade sig utan allvarliga skador men var ordentligt blåslagen. Bilen var skrot. Det var bara själva monocoquen kvar. Motorn låg flera hundra meter bort och växellådan hittade man dagen efter. Den satt inborrad i ett träd!

Platsen var densamma som där Joakim Bonnier tragiskt omkom 1972. Stanley undviker inte att

tala om riskerna med racingen. Är det någon som vet så är det han. I hans vinnarrace 1989 klockades han som mest för toppfarten 394 km/h! Till saken hör att det vid denna tid inte fanns chikaner på Mulsannerakan.

**EFTER FÖRARKARRIÄREN** blev Dickens kvar inom racingen. Säsongen 2000 startade han ett eget team – SRTS. Grundtanken med teamet var att köra långdistanstävlingar med besättning i form av en rutinerad förare och en ung talang med internationella ambitioner.

Stanley jobbade ihop med Dick Jönsson i WestCoast Racing och de båda satte ihop ett rutinerat 15-mannateam. Första tävlingen var på Kyalami i Sydafrika och var en viktig avspark. Stanley körde då själv tillsammans med Fredrik Ekblom.

Det blev seger och därmed var ribban lagd. Framgångarna fortsatte och teamet vann FIA Sportscar Championship 2001 med förarna Thed Björk och Larry Oberto.

Stanley har också funnits med i ungdomssatsningar inom formelbilsracing. Allt för att få upp en svensk förare till högsta racingdivisionerna.

Numer har han trappat ner motorsportaktiviteterna men återfinns då och då i depåerna.

Stanley Dickens, ursprungligen från Färila i Hälsingland, är en av svensk racings riktigt stora förare. ●

# geller åsen

ARENA

# 70

1950-2020

Gelleråsen Arena presenterar

## KANONLOPPET

14-15 AUGUSTI 2020

Biljetter & info [www.gellerasen.se](http://www.gellerasen.se)

## Köraktiviteter med Sveriges största bilpark

SE GELLERÅSEN SE FÖR AKTUELLA INFO





FOTO: PRIVAT

## Heggblad ser fram emot att tävla

● I ÖSTERGÖTLAND jobbar Heggblad Motorsport med det mesta som har med bilsport att göra. Bland annat denna Grupp H-Volvo 940 som får 2.5-litersmotor från Kenneths Motor. Motec styrsystem, Davidsson-låda med "seklock", Sellholm-fjädring, Alcon-bromsar och mycket annat.

Vi hoppas att när bilen är klar och tävlingarna drar igång kunna börja köra lite sprintar och mindre rallyn. Om allt går bra blir det även någon större tävling, hälsar Fredrik Heggblad.



FOTO: OSCAR ÖSTLUND

## Första säsongen som C-förare

● OSCAR ÖSTLUND, Hällefors MK, har under två år vässat tempot i Ungdomsrally. Nu ser han fram emot att börja tävla som C-förare.

– Planen är att fortsätta i samma Volvo 940 VOC som vi körde 2019. Vi ska försöka komma in i att åka med noter och Daniel Andersson blir ny kartläsare. När han inte kan åka med kommer pappa Anders att läsa.

Bilen fick en uppfräschning över vintern och lackades om från gul till grön. Planen är Svenska RallyCupen och Västras FM/DM.

# I väntans tider ...

Ingen kan ha missat att tävlingssäsongen 2020 står på vänt. Detta på grund av coronavirusets spridning. Men hos teamen råder det absolut garageaktivitet runt om i landet.

I förra numret av Bilsport Rally&Racing uppmanade vi team att höra av sig och berätta vad de gör "i väntans tider". Här är responsen på detta! AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)



FOTO: DP MOTORSPORT

**Träffas,  
renoverar  
och har kul!**

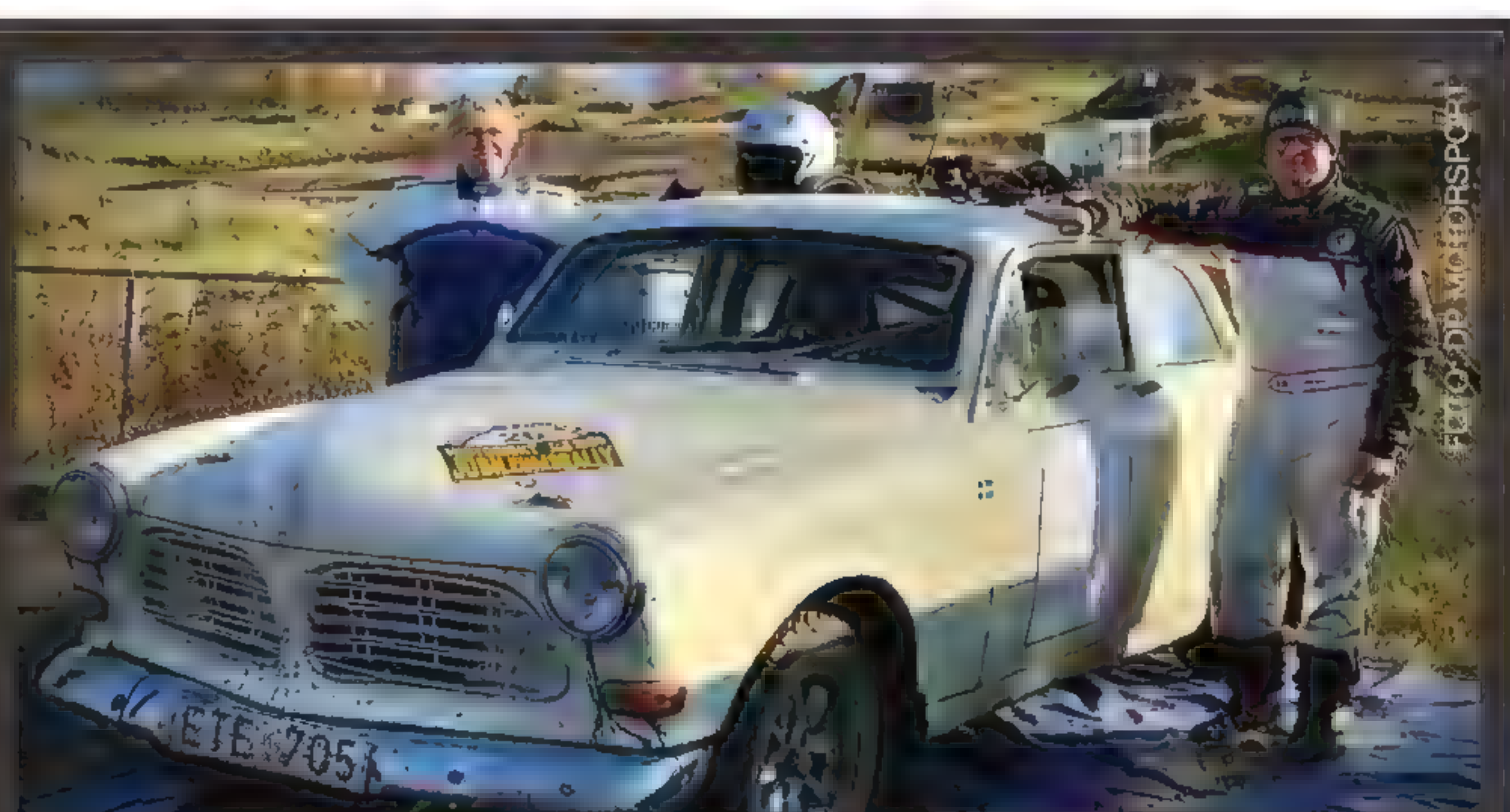


FOTO: DP MOTORSPORT

● NÄR SAMHÄLLET för tillfället ser helt annorlunda ut än vad vi är vana vid, är det härligt att höra om den värme och gemenskap som finns inom motorsporten.

I Varnhem, mittemellan Skara och Skövde, huserar DP Motorsport.

– Vi är ett gäng gubbar, jag, Bosse, Håkan och 12-åriga Arvid, som sänker medelåldern, samt några till. Någon gång i veckan träffas vi för att skruva rallybil och framför allt ha kul, berättar Patrik Pettersson.

Nuvarande projekt är att renovera en Appendix K-Volvo Amazon -65 som de köpte i oktober 2019. Patrik och hans hustru Eva provkörde pärlan i Falköpings MK:s klubbmästerskap i höstas. Sedan var

det dags att ta sig an bilen i garaget. Enligt Patrik var bilen senast besiktad 2014. Buren krävde modifiering och då valde gängen att bygga helt ny bur samtidigt som de plockade ur motorn för renovering och även passade på att lacka bilen.

I april blev Amazonen åter App K-besiktad, startklar och redo att användas i Midnattssolsrallyt 2021.

Förra vintern byggde DP Motorsport en Grupp F-Peugeot 206 som såldes till en junior och de tävlar då och då med en Mitsubishi Evo VII.

– Lika viktigt som skruvandet är våra obligatoriska fikastunder då vi ofta har intresserade besökare på plats.





## "Kicken" bygger nytt för Grupp H

● **SÄSONGERNA 2014 och 2016** tog Christoffer "Kicken" Jacobsson SM-brons i rallyklassen Otrimmat 2WD.

Nu börjar gollänningen närma sig att bli klar med sitt nya bygge för Grupp H.

– En Ford Fiesta som förhoppningsvis ska bli en "Corolla-killer" i klass med exempelvis Micke Erikssons nya VW Polo-bygge. Bilen är nästan klar och står för stunden hos Thomas Lennstrand och Tibuc AB för att få sig en framvagn samt fjädring fram och bak, hälsar Christoffer.



## Redo för V8 Thunder Cars

● **FÖRRA SÄSONGEN** blev Sebastian Arenram och teamkamraten Nicklas Oscarsson fyra i GT4 Scandinavia. I ryggen hade Arenram två år i Ginetta GT5 Challenge (Sverige 2017 och England 2018).

Nu satsar Sebastian på V8 Thunder Cars där han är en del av teamet MFS Motorsport.

– Vi har hunnit med fyra testdagar under våren där vi successivt har jobbat fram en grundsetup på bilen som verkar passa mig. Fler testdagar är inplanerade och då delar vi bana med fler likadana bilar så att vi äntligen kan börja mäta oss mot de andra.

Sebastian beskriver testandet som motiverande eftersom de gjort framsteg och han berömmar hur professionellt banägare och arrangörer har hanterat den oväntade och svåra perioden som uppstått på grund av coronavirusets spridning.

## Turbo-Saab på G!

● **ERIK VONK** och hans kompis/kartläsare Emil Patriksson är engagerade med att bygga en Saab 900 NG Turbo inför kommande rallsäsing.

– Tanken är att vi ska åka Svenska RallyCupen och säkert någon tävling i Bilspport RallyCup. Vi ska även försöka få ihop till en start i SM-tävlingen East Sweden Rally. Vi ser verkligen fram emot att komma igång, meddelar Erik.

FOTO: PRIVAT



FOTO: JOACHIM CRUUS

## Stora planer för framtiden

● **EDDIE RAMÍREZ ERIKSSON**, El Toro Racing, hoppas att sommarsäsongen kommer igång så fort som möjligt.

Hans målsättning är topplaceringar i SSK:s Renault Junior Cup och förhoppningsvis backtävlingar på Kanarieöarna.

Under 2019, berättar Eddie, att han testade åtta olika bilar på tio olika banor i Sverige och Spanien. Bland annat en Hyundai Getz Rally på Teneriffa.



# TRUCKER

K O M P L E T T A   T I L L B E H Ö R S G R O S S I S T E N



Livsstil eller arbete vi har tillbehören till din bil ring 08-552 485 99 eller besök [www.trucker.se](http://www.trucker.se)!

## Fjärrljus | Ljusfästen

Lys upp höst mörkret!

Vi har ett brett sortiment av ljusfästen samt fjärrljus.

En stor Nyhet är det innovativa fjärrljuset BIIM Hex



Se utbudet till DIN BIL på [www.trucker.se](http://www.trucker.se) eller Ring 08-552 485 99





## Tid att bygga klart Escorten

● **BERT BJÖRLIN** i värmländska Kil skickade en hälsning från garaget:  
 – Jag har äkt mycket rally i mina dagar. Bland annat körde jag **Adam Backströms** Volvo PV i många år och senare byggde jag en Ford Escort MK1:a som jag har gjort många bra resultat med.  
 Nu har Bert haft uppehåll i bortåt tio år, men suget att tävla har kommit tillbaka. I garaget pågår bygge av en historisk Ford Escort MKII.  
 – När det nu är rallyuppehåll för alla har jag fått lite mer tid att bygga klart bilen. Jag vill gärna bidra med detta för att få och ge inspiration till mig och alla andra med pågående projekt.



FOTO: JARLS BILSERVICE



FOTO: JARLS BILSERVICE

## Välfyllt racestall hos Jarls

● **HOS JARLS BILSERVICE** i Helsingborg står flera bilar redo att luftas när tävlingssäsongen väl kommer igång.

– Jag började tävla i SSK-serien 1977. Där ska jag tävla med en BMW M3 ALMS V8. Här står även en BMW Supertouring från 1993 som jag ska köra i DTM Supertouring Classic på Anderstorp, berättar **Sten Jarl** som vann SSK Klass 3C 2015.

I SSK-serien planerar även **Martin Jarl** att ställa upp med en BMW M3 GTR V8 -06. Både Sten och Martin tänker sig även in hopp i V8 Thunder Cars med en Ford Mustang.

Dessutom har skåningarna en Dodge Challenger -70 som körts av amerikanen **Sam Posey**.



FOTO: JARLS BILSERVICE



FOTO: MATTIAS LARSSON

## Minimalt underhåll krävs

**WÄXJÖ MS-FÖRAREN** Mats Andersson har skickat en trevlig hälsning.

– Hej! Det är tråkigt med alla inställda tävlingar. Min bil är nu 50 år och då får man hålla den i bra skick eftersom den numer inte behöver besiktas. Under vintern har jag bytt koppling och lite annat smått och gott. Vi som kör regularity klarar oss med minimalt med underhåll.

Actionbilden på Mats och hans kartläsare **Arne Gustafsson** är från Simrishamnsmixen 2017.



FOTO: PRIVAT

## Dags för framhjulsdrift

● **SÖDRA SUNNERBO MK:S** Mikael "Råshult" Andersson har i många år rallytävlat med bakhjulsdrivna bilar, de senaste åren i Volvo 940.

Nu är det uppenbarligen dags för en nysatsning. I höstas skaffade teamet en Toyota Corolla Grupp H som bland andra **Leif Peterson** och **Pelle Wilén** har kört framgångsrikt.

Tiondeplats i A Grupp H i SM-finalen Rally Blekinge samt klasstrea i SMK Örkelljungas hösttävling gav pepp inför kommande tävlingar.

– Co-drivern **Michael Exenberger** fortsätter läsa och vi vill köra SSRC och SSM. Bilen är totalt genomgången, hälsar Andersson som inte kört framhjulsdrevet på 22 år.



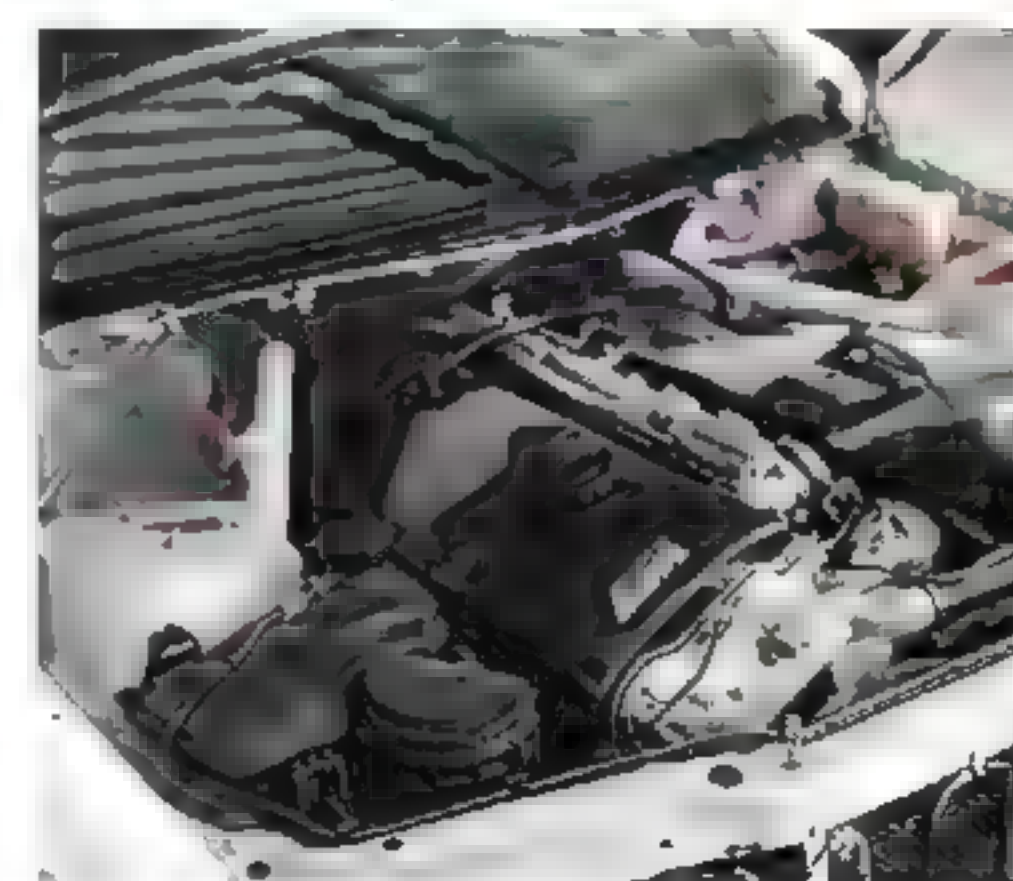
FOTO: PRIVAT

## Snabb Time Attack-karriär

● **SÅ SENT SOM 2018** inledde skåningen **Johan Palmqvist** sin karriär som racingförare. Då med en BMW M3 E46 i time attack, Club-klassen. Högre mål inför 2019 gav fem av sex pallplatser.

I vintras skaffade Johan sin drömbil, en BMW M3 E46 CSL med äkta BMW Motorsport-kaross. En ren racebil avsedd för Pro Street-klassen i time attack.

– Kan även berätta att jag förra året fick träffa en av världens ledande time attack-förare, **Tomohiko "Under" Suzuki**. Han åkte med mig på Mantorp Park och gav mig beröm för god kontroll och att jag lärt mig så mycket på så kort tid. Hans ord betyder otroligt mycket för mig, berättar Johan.





# ”Nalle” lekte med konkurrenterna

I Svenska Rallyt 1980 hade Opel-teamets Björn ”Nalle” Johansson sneglat långtansfullt på Anders Kullängs vinnande fabriks-Ascona 400. Till första barmarksronden i SM, Smålandsrallyt, lånade Opel Dealer Team Sweden in bilen och Nalle vann direkt med Ragnar Spjuth som bisittare.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

**E**n regeländring sedan vintersäsongen – att det blev tillåtet att tävla med utlandsregistrerad bil – möjliggjorde inlänet inte bara av 400-Asconan till Björn ”Nalle” Johansson, utan också av den fabriks-VW Golf Mk2 som Per Eklund körde i Smålandsrallyt.

Huruvida den inlänade 400-Asconan verkligen var samma bil – inte bara hade samma registreringsnummer – som Anders Kulläng rattat till seger i Svenska Rallyt, varit fyra med i Monte Carlo och brutit med i Portugal, är oklart. Däremot kom bilen nu närmast från Kenya, där fransmannen Jean-Pierre Nicolas rattat den till femteplats i Safari-rallyt.

– Vi har plockat bort en del extra Safari-förstärkningar och bytt ut den stenhårda fjädringen, men bland annat den tunga 115-literstanken sitter kvar, berättade Nalle före start.

240-hästaren vägde därmed in en god bit över de 1.080 kg som Grupp 4-homologeringen uppgav.

Nalle fann sig snabbt till rätta efter bytet från Kadett GTE-modellen han kört till femteplats i Svenska Rallyt och varit tvåa efter Stig Blomqvists Saab-turbo i ett par av vinterns SM-tävlingar. Snart var konkurrenterna från-äkt. Per Eklund hängde med bäst, men i mål efter drygt 20 SS-mil skilde halvannan minut.

**NALLES FRÄMSTE SM-rival** i Specialklassen, Stig Blomqvist, saknades dock i Smålandsrallyt. Stig tävlade den helgen i Walesrallyt och hade råd att missa en deltävling då bara de fem bästa av åtta resultat räknades.

Vara MK:s Hans Inge, Opel Kadett GTE, överraskningsvann Standard A och blev trea totalt, sedan en imponerande inledande forcering av märkeskollegan Björn Blomqvist slutat i geografien. Huddinge-förarens klubbkamrat Kalle Grundel, Saab V4, tog däremot sin fjärde seger på fem ronder i Standard B och blev fin sju totalt.

## FÖR 40 ÅR SEDAN



● **SNURRADE UPP** motståndet gjorde Björn ”Nalle” Johansson i småländska Gislaved, både i rallyterrängen – lotsad av Ragnar Spjuth – och på fotbollsplanen, där ”rallylandslaget” utmanade lokala damlaget.

## FÖR 30 ÅR SEDAN



● **VARMT OMKLAPPAD** av stallchefen Picko Troberg blev Joakim Ward, Anders-Åker, efter sin seger i Formel Opel Lotus under SM-helgen på Scandinavian Raceway. Det var ”Jockes” första vinst och han gick upp till andra plats i Skandinaviska serien efter ledande Johan Rajamäki som var tvåa i loppet. Sjuttonårige Spanien-svensken Joakim Broberg, teamkollega till Ward i Picko Troberg Racing, slutade trea.

Joakim Ward fortsatte formelracingkarriären ett par år, men återvände sedan till kartingen, där han fortfarande driver framgångsrikt internationellt team.

Pole position i Formel Opel Lotus-loppet på Anderstorp hade för övrigt göteborgaren Kristian Valtonen, även han så småningom en återvändare till kartingvärlden – och idag motorpreparatör åt bland andra sonen Isac.

## FÖR 20 ÅR SEDAN



● **GYLLENE TIDER** för racingintresserade Per Gessle som var VIP-gäst i Ferrari-depån vid Spaniens F1-GP. Här får han veta hur Michael Schumachers cockpit funkar. Schumacher kom till Cataluna-banan som VM-ledare med tre segrar mot noll för regerande världsmästaren, McLaren-stallets Mika Häkkinen. ”Schumi” tog pole position och ledde halva racet, men segern denna gång knep Häkkinen.



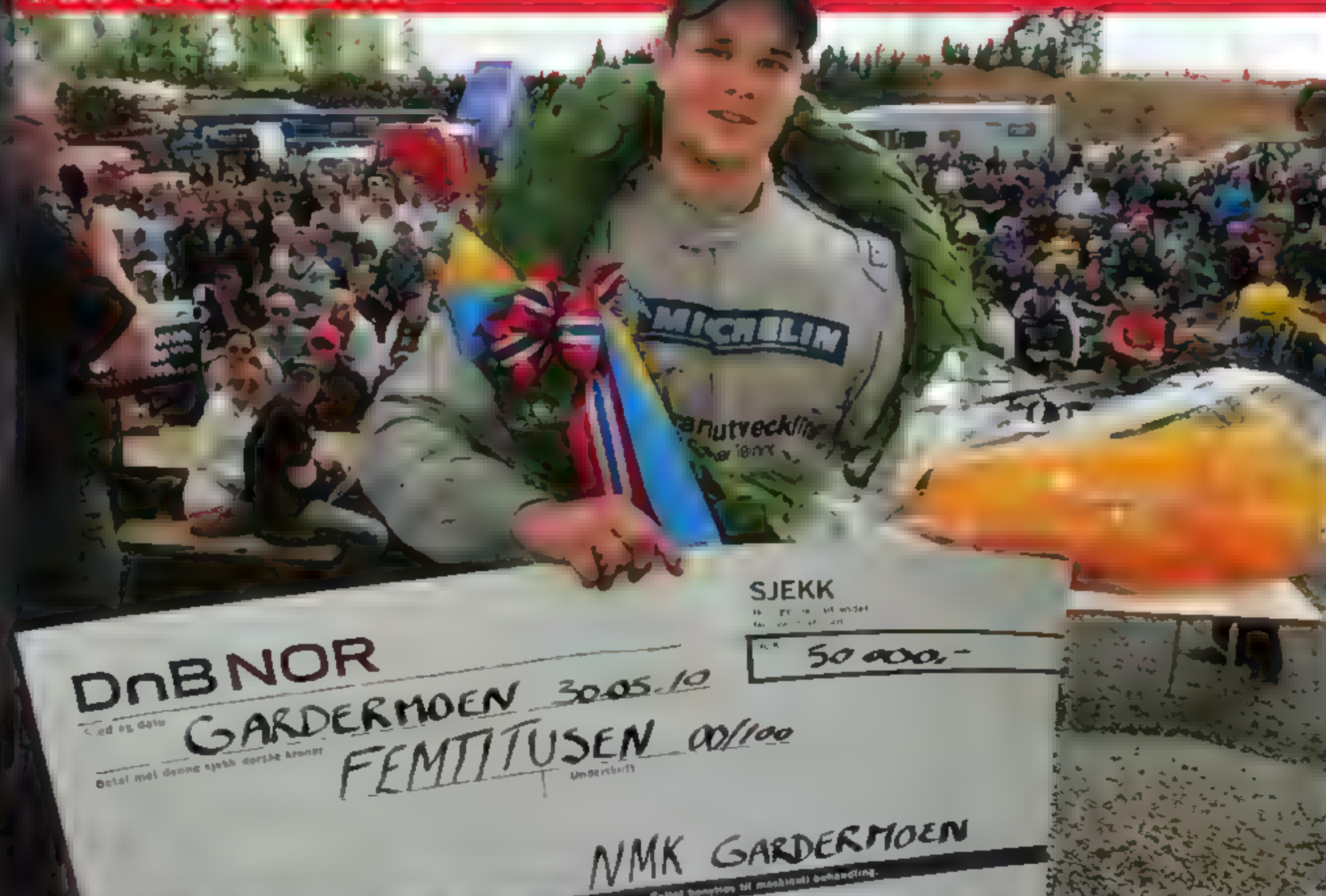


#### FÖR 15 ÅR SEDAN



● **FLYGANDE SM-COMEBACK** I Supernationella klassen gjorde Ola Stenvall. Efter SM-silver 2000 tog Skellefteå-föraren steget till Division 1 med en Hyundai Accent T16 4x4, men nådde aldrig medaljplats. I stället gick han 2003 tillbaka till Supernationella och vann Evocupen. Säsongen 2005 satsade Ola på tredje raka i Evocupen, men gav sig också in i SM-leken och är här på väg mot första pallplatsen – i Arvika.

#### FÖR 10 ÅR SEDAN



● **"SJEKK"** på 50.000 norska kronor blev segerpriset för Peter Hedström, som vann A-finalen i den inofficiella folkracelandskampen mot Norge på Gardermoen-banan utanför Oslo. Finalen var helsvensk med Per Christensson, Petri Häggman, Jimmi Elofsson, Daniel Wall och Tobias Svärd som övriga på startlinjen. Men det ska också sägas att norrmännen inte ställde upp med starkast möjliga lag.





FOTO: OLIVER SOLBERG MEDIA OFFICE

## Fler än 11.000 utmanade Solberg virtuellt

● **VIRTUELL BILSPORT** växer så det knakar som ett resultat av att hela världen påverkas hårt av restriktioner på grund av coronaviruset.

I samarbete med DirtFish och Codemasters bjuder

Oliver Solberg och hans pappa Petter in till Solberg World Cup. Det handlar om att tävla i rallyspelet DiRT Rally 2.0.

Första tävlingen, virtuella Rally Monte Carlo med tolv

sträckor, lockade en bra bit över 11.000 deltagare. **Lukas Mateja** vann totalt. Oliver blev 15:e och Petter, som aldrig tidigare kört virtuell bilsport på det här sättet, noterade 143:e plats efter att ha tappat tid på en punktering.



FOTO: PORSCHE AG

## Gustav Malja pausar från racingen

● **SÅ SENT SOM** säsongen 2017 tävlade **Gustav Malja** i Formel 2 och testade för Saubers Formel 1-team. Därefter flög skåningen fram under två år i tyska Porsche Carrera Cup-mästerskapet (bilden). Sedan har det varit tyst.

– Som det ser ut nu kommer jag inte att köra något i år utan funderar i stället över framtiden, säger Malja och förklarar att hans beslut togs innan coronakrisen.

– Racing är den största passionen i mitt liv. Men sporten handlar ju till stor del om det finansiella och just nu har jag ingen stor uppbackning på det sättet.

Gustav ser gärna en framtid som testförare, coach eller som en del i ett Pro Am-team, LMP2 eller något liknande, berättar han i **Mattias Perssons** Racingblogg på Bilsport.se.

## Sir Stirling Moss har avlidit

● **SIR STIRLING MOSS** gick ur tiden den 12 april, 90 år gammal.

Mest känd är han för sina 16 Formel 1-segrar. Han vann totalt 212 olika biltävlingar mellan 1948-1962 och var under många år ambassadör för Mercedes.

En av hans största bedrifter som förare var segern med Mercedes i det över 1.500 km långa landsvägsloppet Mille Miglia 1955 där Moss, med co-drivern **Denis Jenkinson**, körde i mål på segertiden 10 timmar, 7 minuter och 48 sekunder.

Moss körde även dragracing. Som när han hoppade in som chaufför i den kända Willys Coupé som normalt kördes av **K.S. Pitman** och som skeppats över till England för uppvisningskörningar 1964.

Moss körde en eller ett par 11-sekundersrepor.



FOTO: HANS-DIETER SEUFERT





FOTO: SUSANN HANSEN

## Bröderna Hansen VM-tävlrar digitalt

● **I MITTEN AV APRIL** kördes första VM-tävlingen någonsin i virtuell rallycross. Man tävlade på spanska Catalunya-banan, fast deltagarna satt hemma i sina rigger och körde. E-sportstjärnor höll sig väl framme i fighten med välkända namn från den "riktiga" motorsporten.

Kevin Hansen, VM-trea i fjol, slutade i semifinal. Storebror Timmy, regerande världsmästare, nådde final där han blev femma.

Totalt vanns premiären av **Mattias Adielsson**, rallyförare till vardags. Läs mer om honom på annan plats i den här tidningen.

## SBF-ordförande Pettersson avgick

● **SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDETS** revisorer föreslår att inte bevilja styrelsen ansvarsfrihet. Beslut i frågan tas på det årliga förbundsmötet som skulle ha ägt rum den 26 april, men som på grund av coronasituationen flyttats fram till den 14 juni.

Precis innan den här tidningen sändes på tryck, tisdagen 5 maj, meddelade SBF:s ordförande sedan två år, **Lars Pettersson**, att han avgår från sitt uppdrag med omedelbar verkan.

## Matton om framtidens rally-VM

● **UNDER EN ÖPPEN** intervju tidigare i år förklarade FIA:s rallychef **Yves Matton** (förra stallchefen för Citroën) att internationella bilsportförbundet betraktar gräsrotterna och gentlemannaförarna som viktiga för rally-VM.

Därför tror och hoppas han mycket på Rally5/R1 som insteg och att det tekniska reglementet för toppnivåbilar kan skrivas så att varje tävling lockar ett 20-tal startande Rally1/WRC-vagnar. Detta kan, enligt Matton, vara möjligt om prisnivån på bilarna hålls tillräckligt rimlig för att inte skrämma bort välbeställda gentlemannaförare.

– Ovillkorligen måste rally-VM inom bara ett par år skapa förutsättningar för tävlande med hybrid/el-bilar om mästerskapet vill fortsätta attrahera biltillverkarna.

I slutet av mars bekräftades Tysklandsbaserade Compact Dynamics som exklusiv leverantör av hybridteknik till huvudklassen i rally-VM (Rally1/WRC). Det handlar om ett treårsavtal som inleds 2022.

Att redan då räkna med flera nya fabrikanter i VM är nog för tidigt. Men enligt Matton är flera tillverkare intresserade av WRC med hybridteknik.

FIA:s arbete med R4-bilar (billigare och enklare versioner av R5) börjar efter två års jobb ge frukt och nu finns flera modeller som körts i regio-



Yves Matton.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

nala mästerskap. Det ska också, enligt Matton, ge en möjlighet att skapa bredd.

Fransmannen berättade vidare att FIA lanserar ett omfattande juniorprogram. Idén är att bland 100.000 potentiella förare ska det, genom rally och virtuell bilsport, steg för steg sållas fram skickliga förare för att till slut finna en som kan platsa i ett fabrikssteam i VM.



**Simons Sportsystem - [www.simons.se](http://www.simons.se)**





FOTO: DTM.COM

## Beslut: Audi lämnar DTM-serien

● **MED EN FÖRETAGSPOLICY** att bli en ledande leverantör av koldioxidneutrala bilar har Audi tagit beslut om att lämna tyska DTM-serien efter säsongen 2020.

Företagets styrelse meddelar att beslutet, som offentliggjordes i slutet av

april, också fattades mot bakgrund av de ekonomiska utmaningarna på grund av coronapandemin.

Därmed fortsätter Audis motorsport-engagemang att handla om FIA Formula E och som leverantör åt kunder (privatteam).

Audi har varit oerhört framgångsrika i DTM och för svensk del minns många särskilt **Mattias Ekströms** titlar i serien säsongerna 2004 och 2007.

På bilden syns **René Rast** som vann DTM som Audi-chaufför 2017 och 2019.

## Förändringar i VOC Mekonomen

● **NÄR MK TEAM WESTOM** beslöt att flytta Rally Edane till hösten valde VOC Mekonomen att ställa in SommarSerien 2020. Sedan tidigare är VOC Mekonomen VinterSerie inställd. Alla tävlingsserier påverkas hårt av den pågående coronapandemin.

– Vi samlar de tävlingar vi möjligen kan genomföra till SverigeSerien i stället. I praktiken innebär det att Nora 22 augusti uppgraderas till att vara SverigeSerie. Det innebär också att vinnare av SommarSerien 2019 som har halv startavgift i SommarSerien 2020 får sin vinstbonus under 2021 i stället, säger klassansvarig **Roger Fransson** och fortsätter:

– Om alla hösttävlingar går i lås så får vi ändå till en schyst och rättvis SverigeSerie. Men, det är min farhåga att vi inte har sett slutet på coronaeländet i augusti heller och att antalet inställda tävlingar inte stannar med vad vi ser nu. Kanske är hela den här säsongen spolierad? Det är bara att avvakta och se och ta beslut allt eftersom.



FOTO: JOACHIM CRUUS

**Kristoffer Karlsson** från SMK Trollhättan vann SommarSerien 2019 och får vänta till 2021 innan han får njuta av sitt pris, som innebär lägre startavgifter.



FOTO: STEFAN ROMAN

## Nu byter Wilma klass

● **EFTER EN LYCKAD** säsong 2018 utsågs **Wilma Andersson** från Näsvisen till Årets Junior i läsarröstningen Bilsport Award. Efter 2019 kände hon sig klar med Junior Dragster.

– Jag har en ny bil, en dragster från Worthy Race Cars i USA byggd 2001 men som varit i Norge sedan 2005. Motorn är en Chevrolet 565 på cirka 800 hk med E85 i tanken och den kan köras i antingen Super Comp eller Super Pro ET-klassen.

Tanken var att Wilma med team skulle testa och lära sig bilen på tävlingar i Söderhamn och Sundsvall, inför första EDRS-racet. Men för att få tävla måste hon, precis som alla andra, vänta på att restriktionerna samhället lättar.

PRESENTED BY **SONAX®**

# DRIFT 'n' SHINE

**PREMIÄR!**  
DRIFTINGEVENT  
PÅ EMMABODA  
FLYGBANA

# INSTÄLLT

MER INFO PÅ  
**WWW.BILSPORT.SE**

**f Drift'n Shine**  
18 JULI | 10.00-17.30 | ENTRÉ: 200:-  
UTSTÄLLNING | DRIFTING | FÖRETAGSGATA  
**www.driftnshine.se**

ARRANGÖRER:  
**BILSPORT**

**MIDNIGHT CLUB**  
BLEKINGE



## V8-Bryntesson till EM i dragracing

● **TONY BRYNTESSON** (bilden) har i många år varit drivande kraft för V8 Thunder Cars. Långt innan dess var han aktiv förare i dragracing och vann bland annat SM i Top Fuel 1995. Därefter har han inte suttit i en dragster. Men nu, efter 25 år, blir det comeback!

– Bryntesson Motorsport finns kvar i V8 Thunder Cars med två bilar. Samtidigt utökas verksamheten och vi planerar en satsning på EM i dragracing där jag ska köra i klassen Top Methanol.

Tony beskriver bilen som en A-Fuel Dragster som går på nitro, men injekterat och utan överladdning.

– Vi har format ett samarbete mellan tre förare som alla kör med samma koncept. **Krister Johansson** är vår gemensamma mentor och de andra förarna är **Jonny Lagg** och **Daniel Jedborn**.

Av förklarliga skäl, som situationen i samhället ser ut just nu, har det ännu inte blivit någon tävlingspremiär. Och Bryntesson är försiktig med att sia om målsättningen.

– Rent övergripande är jag mycket ödmjuk inför hela uppgiften. Det har hänt



FOTO: MATTIAS LARSSON

mycket under de 25 år som jag har varit borta. Detta känns mer som en helt ny grej än att göra comeback i något jag skulle vara etablerad i.

## Pirelli blir herre på täppan

● **INTERNATIONELLA** bilsportförbundet, FIA, har bekräftat att Pirelli blir exklusiv däckleverantör för WRC och R5 i rally-VM 2021-2024.

Det är även klart att enbart Pirelli levererar däck till Junior-VM.

Förutom i Wales Rally GB 2017, då **Elfyn Evans** vann på DMack-däck, har Michelin totalvunnit varje VM-rally sedan säsongen 2011 inleddes.

## Paraguay visar intresse för att arrangera deltävling i rally-VM

● **PARAGUAYS PRESIDENT**, Mario Abdo Benítez, har officiellt visat sitt stöd för landets bilsportförbunds kandidatur att arrangera en framtida VM-deltävling i rally.

Paraguay har i många år varit mycket aktiva inom rally, inte minst genom årliga off-roadtävlingen "Trans Chaco Off" där lätt modifierade rallybilar tävlar i landets norra ökenområden.

I landet har man även arrangerat kandidattävlingar för det sydamerikanska mästerskapet.

Bland Paraguays mer namnkunniga förare märks **Alejandro Galanti** som var aktiv i JVM 2001-2002 samt **Fabrizio Zaldivar** som körde JVM med blandad framgång 2019.

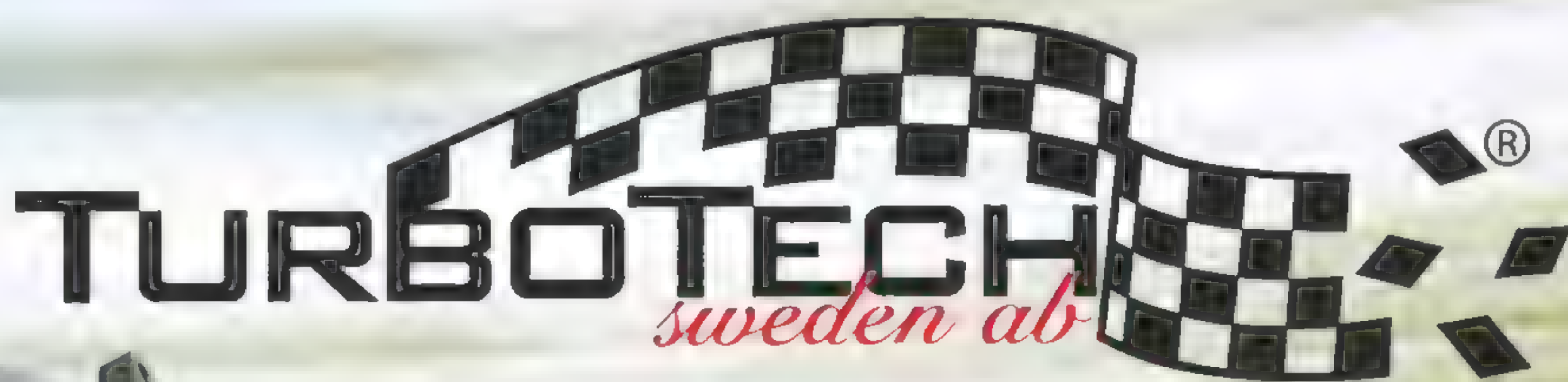
Sydamerikanska Chile arrangerade sitt första VM-rally 2019 och som sydamerikansk VM-arrangör i rally märks även Brasilien som stod värd för VM-tävlingar 1981 och 1982.

Välbekant arrangör av rally-VM i Sydamerika är Argentina där 37 deltävlingar genomförts mellan 1980-2019.

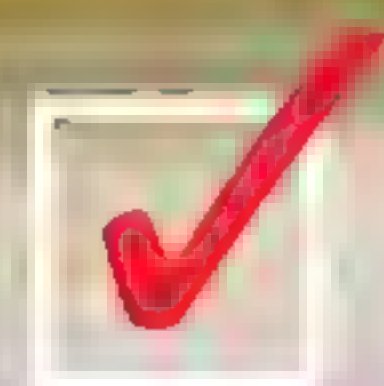


FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Förra året tillkom Chile som VM-arrangör och lockade bland andra Lorenzo Bertelli/Simone Scattolin att testa ny WRC-mark.



## Allt för din tävlingsturbo!



### Renovering



### Uppdatering



### Restriktor

Kontakta oss idag 0670-120 00 – [info@turbotech.se](mailto:info@turbotech.se) – [www.turbotech.se](http://www.turbotech.se)





FOTO: STEFAN BOMAN

## Uppdatering pågår hos Gullqvist

● **HOS SJUFALDIGE** Europamästaren i Pro Mod, **Michael Gullqvist**, lyser flitens lampa trots obefintligt med tävlingar just nu.

Micke är inte bara förare, han är dessutom Speedgroups representant i det nystartade bolaget Drag Racing Europe som ska driva FIA-mästerskapet.

– Arbetsmodellen just nu är att kunna genomföra ett EM med tre deltävlingar, med start först i augusti. Men vi är helt i händerna på vilka förutsättningar som ges och hur covid-19-situationen utvecklas.

Det handlar inte bara om huruvida publikrestriktioner upphävs. Det måste också bli möjligt att färdas mellan olika länder

för att försvara en EM-status. Det går inte om deltagarna inte kan ta sig till tävlingarna.

Mickes egen bil genomgår en rejäl uppdatering där den inställda första halvan av säsongen gett tidsförutsättningar att bli än mer omfattande än vad de annars kanske hade varit.

En mängd viktbesparingar har gjorts, vilket ger möjlighet att flytta vikt dit man vill ha den för att komma upp i regelverkets minimivikt.

Motorn får förutom en genomgång en ny uppdaterad överdel och bränslesystem, och bakaxelfästningen har fått nya fästplattor i titan som också ger utökade justeringsmöjligheter.

## Höljes-VM flyttar till augusti

● **PÅ GRUND AV** rådande samhällsläge kommer VM-säsongen i rallycross att starta tidigast i augusti. Första tävlingen, enligt aktuell kalender i början av maj, blir "The Magic Weekend" i Höljes 20-23 augusti.



FOTO: KÅGERED RACING

## Persson är nöjd med designen

● **MEDAN VARTENDA RACETEAM** bara längtar efter att få dra igång tävlings-säsongen får de vara glada för det lilla.

STCC-teamet Kågered Racing rapporterar att de haft två lyckade testdagar på Gelleråsen i Karlskoga. Alla tre förarna, **Emil Persson**, **Andreas Ahlberg** och **Mikael Karlsson** var på plats.

Emil, som kommer till start som dubbel mästare i V8 Thunder Cars, har funnit sig tillrätta i sin STCC-racer och meddelar att han är väldigt nöjd med bilens design.

## SSRC bygger om säsongen

● **SOM ETT RESULTAT** av den inställda försommarsäsongen gör Sydsvenska Rallycupen om sitt upplägg.

Det innebär att kommande SSRC-säsong får ett 2020/2021-schema med start den 19 september 2020 i Älmhult och final i juli 2021.

## Racing med Mattias Persson

# Nu väntar katastrof eller galenskap

● **MAN ANPASSAR SIG** på något märkligt sätt ganska fort till nya, även exceptionella, omständigheter. Så här ett par månader in i coronakrisen har man plötsligt blivit van vid ett sänkt tempo, både i arbetslivet och i samhället i stort. Det finns liksom inte så mycket att välja på när evenemang efter evenemang ställs in och vi allvarigt uppmanas att i största möjliga mån undvika alla onödiga resor och sociala kontakter.

Man anpassar sig och överlever – men det nya normala är inte normalt. Det kommer att komma en morgondag. Frågan är bara hur den kommer att se ut.

För motorsporten kommer det närmaste halvåret, tror jag, att vara absolut kritiskt. Det kommer antagligen att kunna summeras med ett av två ord: katastrof eller galenskap.

Om den internationella situationen skulle förbli mer eller mindre oförändrad året ut – vilket många faktiskt tror – kommer det att få mycket radikala effekter. Utan tävlingar på så lång tid slutar hjulen bokstavligen talat att snurra, vilket oundvikligen kommer resultera i en flod av uppsägningar och tvinga kunniga människor bort från sporten, nödgade att söka nya jobb. Det blir en industriell massavretning (enda räddningen i ett sådant scenario är troligen ett stort, men tyvärr osannolikt, statligt stödpaket). Även bilindustrin i stort kommer då att dras med så stora ekonomiska förluster att motorsport kanske inte över huvud taget kommer kunna rättfärdigas bland fabrikanterna (Audi har till exempel redan bekräftat att man drar sig ur DTM efter årets säsong). Kort sagt, katastrof.

**ALTERNATIVET**, å andra sidan, är ljusare – men kommer också att ställa enorma krav på branschen i sin helhet. Om situationen runt covid-19 hamnar så pass under kontroll att vi faktiskt kan återgå till tävlande, med eller utan publik, under den andra halvan av året kan vi i stället vänta oss ett annat fenomen: galenskap.

Precis innan den här krönikan skrevs slog Formel 1 fast att man de facto räknar med att kunna dra igång årets säsong i juli. En sak är säker: om VM för Formel 1, den största och mest internationella cirkusen av dem alla, kommer igång – då följer andra efter. Snabbt kommer vi då att hamna i en situation där alla uppdämda behov ska stillas, samtidigt och på kort tid.

Sensommaren, hösten, och till och med vintern, kommer formligen att packas av motorsport – vecka in, och vecka ut. Lägg därtill alla andra idrotter som drabbats på samma sätt och som också, i ett sådant scenario, förmodas dra igång samtidigt. Det kommer att bli de galnaste sex månaderna inte bara motorsporten, utan idrottsvärlden i stort, har skådat.

**DETTA ÄR FÖRSTÅS** i skrivande stund en hypotes. För att motorsporten verkligen ska kunna komma igång på det sättet måste en lång rad hinder rivas. Förutom de rent logistiska utmaningarna med stängda gränser måste skyddssystem inrättas för att skydda all personal och de tävlande – som bara de med lätthet kommer att överstiga riktlinjerna om begränsade folkmassor med råge.

Även om ovanstående problematik skulle avhjälpas återstår en viss imageproblematik. Alla motortävlingar kräver sjukvårdspersonal och utbildade läkare på plats på banan. Det kan bli en känslig pr-fråga att hantera gentemot allmänheten i en tid när den typen av resurser ansträngts hårt på andra områden i samhället.

Trots alla utmaningar måste vi tro på ett ljus i slutet av coronatunneln – och sätta vårt hopp till sex månader av underbar galenskap.





## BILSPORT Börsen

På grund av rådande samhällsläge och spridning av coronaviruset har det inte arrangerats några tävlingar och därför uteblir resultatbörsen denna gång.

**JB-ENGINE SWEDEN AB**  
**"DIN VOLVO TRIMMARE"**  
 Motorer för klasserna: GRH Rally, Rallycross, Racing, VOC/GRF  
 Fullservice på EVO Engines!  
 "För dig som vill ha det värsta!"  
**JB-ENGINE SWEDEN AB**  
 Skrikarhyttan 315,  
 713 92 Gytterp, Tel. 070-215 45 96  
[www.facebook.com/JBengine](http://www.facebook.com/JBengine)

**AUTOKINITO sport**  
 Rullande landsväg  
 4-gasmätare  
 $\lambda$ -mätning.  
 Weber, Dellorto, MBE,  
 Ramair, Pipercross,  
 Prospark.  
 Skebogat 3, 752 28 Uppsala  
 Tel/fax: 018-50 35 85  
 Mobil: 070-440 36 48  
[christos@autokinito.se](mailto:christos@autokinito.se)  
[www.autokinito.se](http://www.autokinito.se)

**KBT Safety AB**  
**Skyddsbågar**  
 Vi tillverkar även:  
 • Fram/bakvagnsbryggor  
 • Stag, fästen  
 • Stolsfästen  
 FIA stoppning 345:-/st  
 Färdigt burkit  
 Volvo 940 grH 15.190:-  
 Fabriksgatan 11 • 731 50 Köping  
 Tel 0221-185 66 • E-mail: [poppo@kbtssafety.se](mailto:poppo@kbtssafety.se)  
[www.kbtssafety.se](http://www.kbtssafety.se)

**KÖR ETT VINNANDE KONCEPT  
TÄVLINGSSÄSONGEN 2020!**  
 Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus  
  
 - Försäljning av Reiger Suspension  
 - Uppdatering, service och reparationer av all tävlingsfjädring  
**REIGER Suspension**  
**Techpro SWEDEN AB**  
 Mikael Gustafsson +46 768 080 764 | [tech-pro.se](http://tech-pro.se) | [info@tech-pro.se](mailto:info@tech-pro.se)

**Finess**  
**ÖHLINS** Försäljning Servicecenter  
 Rörbärarmar Flockning m.m.  
  
 Skyddsburar:  
 Byggsatser, Certifierade burar

**KYRK MOTORSPORT.se**  
 Trim- och reservdelar till Saab, Opel och Volvo-bilar.  
 - Raceventiler Volvo med avsmalnat 7 och 8 mm skaft..... Från 150:-  
 - Stumtryckare Saab, Volvo 8 och 16v sats med 8..... Från 350:-  
 - Kamaxlar ..... Från 1.000:-  
 - Extraktorgrenrör Opel/Saab (även V6) Volvo 8/16v ..... Från 1.595:-  
 - Fäjs/Weberförgasare (även tillbehör) ..... Från 2.195:-  
 - Weberinsug i aluminium ..... Från 1.095:-  
 - Sinterlameller Saab, Opel, Volvo (även M90)..... Från 1.095:-  
 - Kompletta kolset 92 och 94 mm ..... Från 1.495:-  
 - Balanserade skelettsvängjul Saab och Volvo (även VOC 9,3 kg) ..... Från 1.295:-  
 - Justerbara kamdrev Volvo (nyttillverkade i alu) ..... Från 575:-  
 - Nettopriser på motordelar/Packningar/Stötdämpare från ledande tillverkare  
[www.kyrkmotorsport.se](http://www.kyrkmotorsport.se)  
 Mail: [kyrkmotorsport@icloud.com](mailto:kyrkmotorsport@icloud.com) Tel: 070-176 80 17, Mån-Fre

**AURORA BEARING COMPANY** **RODOBAL** **Seals-it**  
**NYHET - Genomföringsskydd**  
  
**MecMove AB**  
 Speditionsvägen 39 • 142 50 Skogås • [www.mecmove.se](http://www.mecmove.se)  
 Tel 08-520 140 00 • Fax 08-520 135 50

**MotorDesign SWEDEN**  
 BECAUSE, WINNING DOES MATTER!  
**Håll dig uppdaterad!**  
 Utvecklingen av motorer går framåt, vill du vara med i täten är det dags att se över 2020 års uppsättning. Just nu bjuder vi på uppdatering av kamaxel vid renovering av din EVO rallymotor. Gäller t.o.m 30/6.  
  
 Välkommen att kontakta oss för mer information  
 MOTORDSIGN SWEDEN AB  
 Gamla Gällingevägen 6 439 75 Fjärås  
 +46(0)300 544 300 • [mail@motordesign.se](mailto:mail@motordesign.se)  
**EVO engine**

**E36 trimkit 19 950:-**  
**192 - 230hk!!**  
**M50B25**  
 - utbyteskammar  
 - oljepumps-uppgradering  
 - trimchip  
 - remhjulskit  
 - Vi bygger Prestandamotorer för Racing, Rally etc.  
 - Vi har chassi, bakaxeldelar & svängjul/koppling.  
**JMB Optimizing**  
 BMW & MINI -specialist  
[www.jmbo.se](http://www.jmbo.se) 070-898 41 36





## Tappa inte körformen – nu kan du hyra simulatören på Bosön

● **DEN VIRTUELLA** bilsporten växer och coronatider har gjort att den i rask takt tagit ytterligare kliv framåt. Många förare använder simulatorkörning som träning och för att hålla rattrosten borta.

Svensk Bilsport har sedan några år tillbaka en simulator placerad på Idrotts- sveriges träningsanläggning på Bosön utanför Stockholm. I ett eget rum inne i

Vinnarhallen finns simulatören placerad. Flera duktiga förare har använt sig av den för att vässa körformen eller skaffa sig en bild av olika banor inför tester, som exempelvis **Daniel Haglöf** (bilden). Landslaget har den som stående punkt på samlingarna. Och just nu tävlar formelbilsföraren **Linus Lundqvist** i den om nätterna i den amerikanska simracingserie han nu deltar i.

Nu finns även chans att hyra simulatören för den som känner att körabstinensen börjar krypa på.

– Det är en bra simulator med rörelse och tre rejäla skärmar, så körupplevelsen finns verkligen där. Med tanke på läget just nu ser vi att det kan finnas ett intresse för att dels prova på simulatorkörning då det växer rejält, samt att

förare som exempelvis Linus som är klara för team och serier när detta är över behöver hålla igång på olika sätt, säger **Pier Steffansson**, förbundskapten för Svensk Bilsports landslag.

Simulatören är en Vesaro med DBOX motionsystem och 3 st 65"-skärmar. Att hyra den kostar 350 kronor/timme. Frågor och bokning: niklas.falk@sbf.se.



Sök svar på din fråga här

eller

Fråga oss

Licensfrågor

Varför har jag inte fått någon plastbricka?

Medlemskap ej aktivt / spärrat

Jag har inte fått min funktionärslicens

Fel klubb på mina licenser

> Se fler frågor

Teknik/bilfrågor

Homologera ett fordon

Hur ansöker jag om en vagnbok till min rallybil?

Kontrollmärke/ vagnbok till en Rallycrossbil

Klassbyte på rallybil

> Se fler frågor

## Använd frågeforumet

● **FÖR DEN SOM** har frågor till Svensk Bilsport kan man via <https://fraga.sbf.se/> ställa sin fråga och naturligtvis även ta del av de svar som inkommer till andra frågor.

Frågeforumet Fråga Svensk Bilsport är ytterligare ett steg mot att förenkla och förbättra servicen och kommunikationen mot Svensk Bilsport medlemmar och intressenter.

## Medlemsavgift för föreningar 2020

● **ÅRETS MEDLEMSAVGIFT** till Svenska Bilsportförbundet finns nu upplagd i föreningens varukorg i LoTS.

För att undvika förseningsavgift måste avgiften vara betald senast den 1 juni 2020.

Det finns tre sätt att betala på:

1. Betala med kort (Visa, Mastercard, Maestro eller Eurocard).
2. Betala via bank (kräver att föreningen har sitt konto i Swedbank).
3. Betala via bankgiro (liknande fakturabetalning).

Betalning via bankgiro måste ske enligt följande för att bli korrekt registrerad:

1. Betala till det bankgiro som anges i underlaget.
2. Ange det OCR-nummer som finns angivet i underlaget.
3. Betala den summa som anges i underlaget (inkl. serviceavgift).

## Korttidspermitteringar på kansliet

● **RÅDANDE** covid-19-pandemi har tvingat Svensk Bilsport att genomföra korttidspermitteringar av kansliets personal.

Permitteringarna träder i kraft den 1 maj och kommer att pågå under minst några månader framöver, troligen t.o.m. 31 augusti, men kan även komma att förlängas. Detta medför ytterligare begränsningar av personalens tillgänglighet samt att behandlingstider riskerar att förlängas.

I första hand rekommenderas alla att söka svar hos den egna klubben eller via förbundets hemsida [www.sbf.se](http://www.sbf.se) där det finns svar på ett flertal av de frågor som dagligen kommer till kansliet. Det går också bra att ställa frågor på Svensk Bilsports frågeforum Fråga Svensk Bilsport, <https://fraga.sbf.se/>.



# Officiellt från sbf.se

## Vecka 14

### Rally

#### Förlängda giltighetstider intyg

#### Bakgrund

Med anledning av inställda arrangemang pga först en dålig vinter och därefter följderna av Corona, har situationen uppstått att giltighetstid för kursintyg mm hinner löpa ut innan nästa aktivitet kan genomföras.

#### Beslut

Rallyutskottet har med anledning av ovanstående beslutat att alla intyg som har utgångsdatum under 2020 gäller tom 2020-12-31.

Vid tveksamhet/frågor, kontakta utskottet.

### Karting

#### Uppdaterad lista oljor 2019-2024

Oljelistan för 2019-2024 är uppdaterad med nya oljor och mätvärden för dessa:  
<https://www.sbf.se/Regler/Karting/>

### Virtuell bilsport

#### Licenskrav för SM

För ökad möjlighet att kunna delta i SM i Virtuell Bilsport Rally – DiRT Rally 2.0 har beslutats om följande undantagsregel.

Utöver licens för Virtuell Bilsport är även licens för Prova Bilsport giltig för deltagande i detta Svenska Mästerskap.

## Vecka 15

### Styrelsebeslut

#### \$48 gällande mästerskapstävlingar

Efter regeringens och Folkhälsomyndighetens stärkta rekommendationer till följd av att minska smittspridningen av coronaviruset utgår Förbundsstyrelsens tidigare beslut i protokoll 0420 \$48 och de nya rekommendationerna gäller tills vidare.

OBS! Gäller endast beslutet i \$48 enligt nedan, resten kvarstår.

Nedan utgår:

Styrelsen beslutade att alla SM- och Riksmästerskapstävlingar som var planerade att genomföras mellan perioden 13 mars till 15 april, ska i första hand flyttas längre fram alternativt ställas in.

### Racing

#### Sjukvårdsreglementet

Racingutskottet meddelar ett förtydligande i Sjukvårdsreglementet Racing 2018 – 2020; utgåva 5 september 2017, pkt 3.7 resp. 3.8 enligt nedan:

3.7 Sjuktransportfordon

Fordonet skall vara försedd med blå alternativt gula roterande eller blixtrande lampor ...

3.8 Medical Car

Bilen ska vara märkt "MEDICAL CAR" på sidorna och bak. Vara försedd med takramp med blå alternativt gula roterande eller blixtrande lampor ...

### Drifting

#### Regler 2020

Nya regler för drifting:

– Tävlingsregler drifting 2020.

– Trackday/friköring regler drifting 2020.

– Tekniska regler drifting modified 2020.

<https://www.sbf.se/Regler/Drifting/>

### Racing

#### Regler 2020

Racing har publicerat följande regler på <https://www.sbf.se/Regler/Racing/>:

– Tävlings-/serieregler Radical Cup Scandinavia 2020.

– Tävlingsregler mästerskapsracing 2020.

– Tävlingsregler Legend Cars 2020-2022.

– Tävlingsregler Formula Nordic Reglemente FN 2020.

– Tekniska regler/Technical regulations UK 2020, Formula Nordic.

– Tävlingsregler Ginetta GT5 Challenge 2020.

– Tekniska regler Ginetta GT5 Challenge 2020-2022.

– Tävlings- och tekniska regler/Sporting & Technical regulations 2020, Porsche CCS.

– Tekniska regler/Special Technical Requirements MY 2013-2016 car regulation, Porsche CCS.

## Vecka 16

### Historisk bilsport

#### Appendix K 2020

Appendix K 2020, svensk version:

<https://www.sbf.se/Regler/Historiskbilsport/>

### LoTS

#### Säsong 2021 inte öppen

Ett problem i LoTS gör att säsong 2021 ännu inte har kunnat aktiveras vilket gör att klubbar inte kan söka tävlingar etc. 2021.

Förhoppningsvis ska detta problem vara löst inom inte alltför lång tid och avsikten är då att även säsong 2022 ska kunna aktiveras.

Ett nytt meddelande kommer att publiceras så snart problemet är löst.

### Historisk bilsport

#### Formula Ford 1600

Historisk racing: Tekniska regler Formula Ford 1600:

<https://www.sbf.se/Regler/Historiskbilsport/>

### Bilorientering

#### Regler 2020

Mästerskapsregler och tävlingsregler 2020:

<https://www.sbf.se/Regler/Bilorientering/>

### Folkrace

#### Tekniska regler FR sprint

Tekniska regler folkrace sprint 2020-2022:

<https://www.sbf.se/Regler/Folkrace/>

### Styrelsen

#### Förbundsmötet 2020

Styrelsen i Svenska Bilsportförbundet har tillsammans med specialdistriktsförbunden, på grund av Coronasituationen i samhället, beslutat att flytta Förbundsmöte till söndagen den 14 juni 2020, kl. 14.00. Plats meddelas senare.

## Vecka 17

### Drifting

#### Reviderad kalender

På grund av Covid 19 har SDC by Motul 2020 fått en reviderad kalender:

16-17 juli, Mantorp Park (Bara SM)

24-25 juli, Hultsfred drifttrack

8-9 aug, Sundsvall Raceway

4-5 sep, Fällfors 4-5 (Bara SM)

26-27 sep, Mantorp Park (Bara RM)

### Rally

#### Information SM 2020

– Skillingaryds MK har flyttat Skilling 500 till 18-19/6 2021 och kommer att ingå i SM för rally 2021.

– SSR har flyttats till 30/7-1/8 2020 och behåller SM-status.

– Det innebär att samtliga genomförda tävlingar räknas 2020, enligt mästerskapsregler SM Rally, utgåva januari 2020.

#### Vidare

– Ingen ytterligare flytt av tävlingsdatum gällande SM 2020 kommer att godkännas.

– Förändringar av antalet tävlingar kan givetvis fortsatt förekomma under 2020 beroende på ekonomiska förutsättningar, myndigheters tillstånd/rekommendationer, resultat från enkät utsänd till tävlande från MAS samt även antalet genomförda SS-mil och antal tävlingsdagar/tävling.

#### SM-kalender 2020

28-29 feb, Vännäs MK

30/7-1/8, Föreningen SSR

14-15 aug, Hässleholms MK

4-5 sep, Östgötaklubbarna

18-19 sep, Sandvikens MK

### Rally

#### Gällande debutförfare

I samband med den genomförda regeltextomläggningen försvann en textrad som beskriver vad en resultatlista ska innehålla gällande debutförfare.

Ingen regelförändring! Alltså: Deltagande i debutklass. Debutförfare tas med i resultatlista men utan resultat, endast notering "fullföljt".

SVENSK  
BILSPORT

#### Adress:

**Svenska  
Bilsportförbundet**

#### Box 705

191 27 Sollentuna

Tel: 08-626 33 00

#### Besöksadress:

**Bergkällavägen 31A  
Bredden, Sollentuna**

#### E-post:

**mailbox@sbf.se**

#### Bankgiro: 5884-662

#### Generalsekreterare/VD

Anna Nordkvist

08-626 33 13

[anna.nordkvist@sbf.se](mailto:anna.nordkvist@sbf.se)

#### Marknadschef

Jörgen Ekwall

08-626 33 11,

[jorgen.ekwall@sbf.se](mailto:jorgen.ekwall@sbf.se)

#### Kommersiellt ansvarig

Peter Lindkvist

08-626 33 06,

[peter.lindkvist@sbf.se](mailto:peter.lindkvist@sbf.se)

#### Ekonomi/

#### administrativ chef

Mats Ekblad

08-626 33 07,

[mats.ekblad@sbf.se](mailto:mats.ekblad@sbf.se)

#### Ekonomiassistent

Annika Vinberg

08-626 33 01,

[annika.vinberg@sbf.se](mailto:annika.vinberg@sbf.se)

#### Administratör – Licens

08-626 33 05 (kl. 9-16),

[licens@sbf.se](mailto:licens@sbf.se)

#### Administratör –

#### Klubb och Tävlning

Kurt Lennart Jönsson

08-626 33 09,

[kurt.jonsson@sbf.se](mailto:kurt.jonsson@sbf.se)

#### Teknikansvarig

Pär Karlsson

08-626 33 03,

[par.karlsson@sbf.se](mailto:par.karlsson@sbf.se)

#### Administratör – Teknik

Janina Strömquist

08-626 33 14,

[janina.stromqvist@sbf.se](mailto:janina.stromqvist@sbf.se)

#### PR och Kommunikations- ansvarig

Sören Emmervall

08-626 33 17,

[soren.emmervall@sbf.se](mailto:soren.emmervall@sbf.se)

#### Administratör – IT

Hans Ericson

08-626 33 15,

[hans.ericson@sbf.se](mailto:hans.ericson@sbf.se)

#### Förbundskapten

Pier Steffansson

08-626 33 50,

[pier.steffansson@sbf.se](mailto:pier.steffansson@sbf.se)

#### Utbildningsansvarig /

#### Idrottslyftet

Disa Glaser

08-626 33 02

[disa.glaser@sbf.se](mailto:disa.glaser@sbf.se)

#### Rekryteringsprojekt

#### – Bilsport on Tour

Lars Jonsson

08-626 33 08

[lars.jonsson@sbf.se](mailto:lars.jonsson@sbf.se)

**Stöd oss  
genom att  
prenumerera på  
BingoLotto**

**Bingo  
Lotto**

**SVENSK  
BILSPORT**

## Stöd Svensk Bilsport med Bingolotto

● **VILL DU STÖTTA** Svensk Bilsport och samtidigt ge dig själv chansen att kamma hem din drömbil, en sprillans ny bil eller miljonen – varje söndag?

När du tecknar en prenumeration på en bingolott à 50 kr per spelkväll, går 200 kr oavkortat direkt till rörelsen som sedan får hela 52 kr per månad så länge du är prenumerant!

Just nu får du dessutom fyra extra lotter, helt utan kostnad, när du tecknar en prenumeration till förmån för Svensk Bilsport!

Bingolotterna köper du på länken:

<https://www.bingolotto.se/prenumeration/kampanjer/>

Svensk-Bilsport/



## SM-veckan sommars inställd

### ● RIKSIDROTTSFÖRBUNDET

har utifrån det läge som coronapandemin skapat, tillsammans med Halmstad och SVT, analyserat olika alternativ utifrån en dialog med deltagande specialidrottsförbund. Den informationen tillsammans med rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten ligger till grund för beslutet att ett genomförande av SM-veckan sommar 2020 inte är möjligt.

– Att ställa in ytterligare en SM-vecka är ett mycket tungt beslut. Vi jobbade för och hoppades på ett genomförande av en SM-vecka i sommar men i rådande situation har vi inget annat val än att ställa in. Det är fortsatt en allvarlig situation där Riksidrottsförbundet självfallet tar det ansvar vi kan för att bidra till att hålla nere smittspridningen, säger **Björn Eriksson**, ordförande Riksidrottsförbundet.

– SM-veckan är ett av Sveriges populäraste evenemang som varje år lockar hundratusentals tv-tittare, därför känns det så klart väldigt tråkigt att inte kunna bjuda SVT:s publik på en av sommarens största höjdpunkter, säger SVT:s sportchef **Åsa Edlund Jönsson**.

Nu diskuterar Halmstad och SVT möjligheterna att arrangera några enskilda SM-tävlingar under första halvan av augusti, under förutsättning



att coronaviruset är under kontroll och att arrangemangen inte strider mot Folkhälsomyndighetens rekommendationer.

– Förhoppningen är att ett mindre antal sporter vill och kan arrangera sina SM-tävlingar under en långhelg, säger **Ulf Nilsson**, SVT:s projektledare.

– Naturligtvis är det tråkigt med inställda SM-veckor. Det läggs ner så mycket tid, engagemang och planering från föreningar och arrangörer, säger **Jörgen Ekwall**, Svensk Bilsports projektledare för SM-veckorna och fortsätter:

– Nu får vi blicka fram mot Borås och

nästa års SM-vecka vinter, första veckan i februari, och hoppas på att den går att genomföra. För vår del är planeringen redan i full gång för grenarna rallysprint, radiostyrd bilsport och virtuell bilsport samt att vi tittar på möjligheterna för rallycross/crosskart i sprintform.

## Ta chansen – var med och utveckla Svensk Bilsport

Brinner du för bilsport? Tycker du om att vara med och leda och utveckla? Då är du en person som bilsporten och idrottsrörelsen behöver. Svensk Bilsport söker förtroendevalda som vill vara med att forma svensk bilsports framtid.

Samhället står inför nya spännande utmaningar där vi inom bilsporten är en del. Hybrid- och elbilarnas intåg är här. Men utmaningarna finns även i att få fler att bli medlemmar och börja med bilsport, att vi fortsätter värna om föreningslivet. Vi vill att fler blir en del av Svensk Bilsport och licenserad i någon av våra sexton sportgrenar samt att anpassa oss och vår rörelse för att på bästa sätt gynna våra medlemmar till omvärlden. Svensk Bilsport verkar inom idrottsrörelsen och är ett av landets idrottsförbund som ingår inom Riksidrottsförbundet. Vi ingår även i det internationella bilsportförbundet, FIA. Arbete nära och tillsammans med nämnda förbund förekommer för förtroendevalda inom Svensk Bilsport.

För att lyckas med det behövs du som en del av den styrka av förtroendevalda och anställda som ska arbeta mot den vision som nu finns satt för Svensk Bilsport, Vision 2025. Därför söker vi nu dig som är intresserad av att vara en av de som är med på resan mot 2025!

Att vara förtroendevald inom Svensk Bilsport kan innefatta flera olika delar, exempelvis, som förtroendevald i Sportgrensutskott och Kommittéer där du inom området är underställd Förbundsstyrelsen och där uppdragen är ettåriga och fokus ligger på att inom utskottet driva sportgrenen utifrån beslutade riktlinjer samt förvalta och utveckla de sportgrensregler som finns. Under fjärde kvartalet årligen utses förtroendevald till förnyat eller nytt uppdrag.



Att vara förtroendevald innebär att arbetet bedrivs ideellt och att ersättning för utgifter sker enligt Svenska Bilsportförbundets policy. Till varje Sportgrensutskott, Kommitté finns en kontaktperson i Förbundsstyrelsen.

### Medlemmar sportgrensutskott

Sportgrensutskotten har Förbundsstyrelsens uppdrag att leda, utveckla och utforma det sportsliga och tekniska regelverket.

### Kommittéer

Kommittéer har Förbundsstyrelsens uppdrag att inom sina specialområden bevaka, bedöma, förebygga och utveckla ärenden för att på bästa sätt tillvarata och stödja svensk bilsports intressen.

### Intresseanmälan är öppen nu för följande roller:

- Medlemmar till sportgrensutskott (beslutande)
- Medlemmar till kommittéer (rådande)
- Specialister som tex banbesiktare, tekniker
- Funktioner till framtida arbetsgrupper/projekt
- Framtida styrelseuppdrag

Här kan du läsa: mer om Svensk Bilsport Vision 2025 som finns på [www.sbf.se](http://www.sbf.se). På Svensk Bilsports hemsida, [www.sbf.se](http://www.sbf.se) hittar du även mer information och där kan du läsa om respektive sportgren.

Skicka din intresseanmälan senast 10 juli 2020 med ett cv och ett personligt brev till [intresserad@sbf.se](mailto:intresserad@sbf.se)



# Körträna i föreningen året runt – Projektstöd IF kan hjälpa till

● **ATT DEN** virtuella bilsporten vuxit har nog inte undgått någon. Och att simulatorkörning är ett komplement till bilkörning och ett sätt att hålla känslan uppe är känt sedan tidigare. F1-teamen har länge använt sig av dyra simulatorer. Men med utvecklingen i den virtuella bilsport-

branschen kan betydligt enklare simulatorer fungera som bra körträningsredskap.

I samband med att Riksidrottsförbundet nu gör om sitt tidigare Idrottslyftet till Projektstöd IF har Svensk Bilsport tagit fram ett stödpaket för föreningar som vill börja med, eller utveckla sitt virtuella

bilsportande. Genom det kan föreningen söka ekonomiskt stöd för inköp av simulator.

På [www.sbf.se](http://www.sbf.se) under fliken Utbildning/Bidrag finns mer information hur föreningen går till väga och vilka riktlinjer som finns.

# Förbundsmötet framflyttat

● **STYRELSEN** i Svenska Bilsportförbundet har tillsammans med specialdistriktsförbunden, på grund av coronasituationen i samhället, beslutat att flytta förbundsmötet till söndagen den 14 juni 2020, kl. 14.00. Plats meddelas senare.

## Tävlingskalender

Kalendern är preliminär för perioden 15 maj 2020–2 augusti 2020.

För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller [www.sbf.se](http://www.sbf.se)

**OBS!** Den aktuella samhällssituationen med spridning av coronavirus gör att många tävlingar och evenemang under vår och sommar 2020 ställs in eller flyttas fram i tid.

Ta därför kontakt med respektive arrangör innan du planerar att delta eller besöka en tävling som åskådare.

Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF sista april 2020.

### Backe

**30-31 maj**, SM, Lima MS – INSTÄLLT

**5-7 juni**, SM, Ljusdals MS

**13-14 juni**, Sprint, Laxå MK

**13-14 juni**, Hamre MK

### Crosskart

**15-17 maj**, Västerås MS – INSTÄLLT

**29-31 maj**, Strängnäs AMS – INSTÄLLT

**27-28 juni**, Svenska Cupen, Likenäs MK

### Dragracing

**15-17 maj**, Spring Open, Night Cruisers

Färnäs MF

**21-23 maj**, Vårgårda Nationals VII, SHRA Borås

**30-31 maj**, Helsingfors Dragracing Challenge, SMK Söderhamn – INSTÄLLT

**5-7 juni**, Cramo Nats, Skåne Racers Ideella Förening

**18-21 juni**, Midsummer Festival, Night Cruisers Färnäs MF

**3-5 juli**, Midnight Sun Dragfestival, SHRA Luleå

**10-12 juli**, Goldtown Summer Nats, Skellefteå MS

**17-19 juli**, Mid Sweden Nats, SHRA Sundsvall

### Drifting

**29-30 maj**, Northern Race Festival, SHRA Luleå

**1 juli**, Spring Break – Bus 1, Mittsverige MK

**16-17 juli**, Swedish Drift Championship Mantorps MK

**23-25 juli**, Swedish Drift Championship, Hulfsfred MK

### Folktrace

**15-16 maj**, Ljusdals MS – INSTÄLLT

**15-17 maj**, Skene MS – INSTÄLLT

**15-17 maj**, Hagfors MK – INSTÄLLT

**16 maj**, Målilla MK – INSTÄLLT

**16 maj**, Föllinge MK – INSTÄLLT

**16 maj**, SMK Vingåker – INSTÄLLT

**16 maj**, Sprint 1 av 4, Rosendals MK

**16 maj**, Grimslövs MS – INSTÄLLT

**16-17 maj**, Sprintcupen, Timrå MK

**17 maj**, Asarums MS – INSTÄLLT

**17 maj**, KM2, MK Gutarna

**21 maj**, Kristi-Flygarracet, Storfors MK

**21 maj**, MK Kinda – INSTÄLLT

**22-24 maj**, MK Team Westom – INSTÄLLT

**22-24 maj**, MK Kinda – INSTÄLLT

**23 maj**, XL-Bygg i Osby-racet, Hästveda FRC

**23 maj**, Våracet, Oskarshamns RRC

**23 maj**, Klubbmästerskap, Mariestads MS

**23 maj**, Films MK – INSTÄLLT

**24 maj**, Folktrace, Falköpings MK

**24 maj**, SMK Arboga – INSTÄLLT

**30 maj**, Årjängs MK – INSTÄLLT

**30 maj**, Folktrace, Mönsterås MK

**30 maj**, Majracet, Malungs MK

**30 maj**, Folktrace ÅM 1, Stockholms BK

**30 maj**, Junsele MS – INSTÄLLT

**30-31 maj**, Hallsbergs MK – INSTÄLLT

**5 juni**, SMK Valdemarsvik – INSTÄLLT

**5-6 juni**, Bridgestone Fair Race Cup, Hällefors MK

**5-6 juni**, Flaggracet, Tidaholms MK

**5-7 juni**, Västerdala Folktrace, Lima MS

**5-7 juni**, SMK Nyköping – INSTÄLLT

**6 juni**, Folktrace, Bergs MK

**6 juni**, Folktrace, Tomelilla MK

**6-7 juni**, 2-dagars, Lessebo MK

**7 juni**, Bridgestone Fair Race Cup, Hällefors MK

**12-13 juni**, Piga o Dräng Rajset, Kristianstads FRC

**12-13 juni**, Juniracet, SMK Trollhättan

**12-14 juni**, Autoexperntefestivalen, SMK Eda

**12-14 juni**, SMK Hedemora – INSTÄLLT

**13 juni**, Gulfgruppen Norrlandsracet,

Örnsköldsviks MK

**13 juni**, Tyckecupen 1/3, MK Ran

**13 juni**, MÅAB-Racet, Munkfors MC

**13 juni**, Söderhamnsprinten, SMK Söderhamn

**13 juni**, Folktrace, SMK Sala

**14 juni**, Prova På, Örnsköldsviks MK

**14 juni**, Folktrace, Ulricehamns MK

**14 juni**, Handikappdag, Målilla MK

**14 juni**, Trollcupen #1, SMK Vingåker

**14 juni**, Våraracet, Kristianstads FRC

**16 juni**, Folktrace-Gotlandracet, Rosendals MK

**18 juni**, Midsommartävlingen, Skepptuna MK

**20-21 juni**, Midsommarrullet, SMK Arboga

**26 juni**, Folktrace, Mariestads MS

**26 juni**, Kvällstävling #2, Tomelilla MK

**26 juni**, Träning, MK Gutarna

**26 juni**, Kvällstävling, Varbergs MK

**26-27 juni**, Bilspeedway, Vetlanda RRC

**26-28 juni**, 2-dagars, Laholms MK

**27 juni**, Skaraborgscupen, Skövde MK

**27 juni**, Sommartävlingen, Botkyrka MK

**27-28 juni**, Tvådagars, Östmarks MFF

**27-28 juni**, HJ Andersson Racet, Vansbro MK

**28 juni**, Sommar, Eskilstuna MK

**2-5 juli**, Mekonomen 3-dagars, Krokoms MK

**3-4 juli**, Sommarracet, SMK Gävle

**3-4 juli**, Bilspeedway, Vetlanda RRC

**3-5 juli**, Räkracet, Sotenäs MK

**6-11 juli**, Semesterracet, Vimmerby MS

**8 juli**, Kvällstävling, Östmarks MFF

**8-11 juli**, Semestercupen, Hagfors MK

**13-18 juli**, Gutafestivalen, Rosendals MK

**14-18 juli**, Folktracefestivalen, SMK Motala

**17-18 juli**, Sommartävling, Dals MK

**18 juli**, Mekonomen i Osby-racet, Hästveda FRC

**19 juli**, Motorbanans Dag, Östmarks MFF

**22 juli**, Kvällsracet, Likenäs MK

**23-25 juli**, Hedparksfestivalen, Fredriksbergs MK

**24 juli**, Trollcupen #2, SMK Vingåker

**25 juli**, Julitävlingen, Årjängs MK

**25 juli**, Steningsprinten, Grimslövs MS

**25-26 juli**, Hede 2-dagars, Hede MK

**29/7-1/8**, Svampafestivalen, Tomelilla MK

**30/7-2/8**, Finnskogafestivalen, Finnskoga MK

**31/7-2/8**, Slaget om Eriknäsbo, Bollnäs MK

**1 aug**, Tyckecupen 2/3, MK Ran

**1 aug**, Juniorlägertävling, Kalmar MK

**1-2 aug**, Nynäshamnsfestivalen, MK Speed

**2 aug**, VästSprinten, Mariestads MS

### Karting

**17 maj**, Klubbävling, Luleå MS

**23-24 maj**, SKCC, Kalmar MK – INSTÄLLT

**23-24 maj**, Katrineholms MK – INSTÄLLT

**6-7 juni**, Racedax 1 och 2, Södertälje KRC

**6-7 juni**, NC #2 och #3, Varggropens KRC

**6-7 juni**, SKCC 4 med SKL/X30, Jönköpings KC

**13 juni**, Lördaxx2, GKRC Team 13

**13-14 juni**, Racedax 3 och 4, Södertälje KRC

**25-28 juni**, Champions of the Future,

Kristianstads KK

**27-28 juni**, MKR 4, Rättvik RK

**28 juni**, NC #4, Luleå MS

**3-5 juli**, Lidköping IAME Cup, Lidköpings KK

**4-5 juli**, Semesterracet, Kalmar MK

**9-12 juli**, EM CIK-FIA, Kristianstads KK

**18-19 juli**, Norrlandscup/DM, Lycksele MK

**31/7-2/8**, MKR 5/KCV 4, Skövde MK

**1 aug**, Norrlandscup, Skellefteå MS

**2 aug**, Klubbävling, Luleå MS

### Offroad

**30 maj**, Skånes Offroadklubb – INSTÄLLT

**31/7-2/8**, Hägguma Träffen, Klubb Off

Roaders Häggum

### Racing

**16-17 maj**, Testhelg, Stockholms Sportvagnsklubb

**20-21 maj**, SVKG Licenskurs och testdag, SVKG Göteborg

**27 maj**, Legend Cars Speedracing, Karlskoga MF

**29-31 maj**, SSK + SPVM, Stockholms

Sportvagnsklubb

**6 juni**, MSCC KM2, Malmö Sports Car Club

**12-14 juni**, Midnattssolsloppet, Skellefteå MS

**12-14 juni**, Copenhagen GP, Svedala MK

**26-28 juni**, SSK-serien + långlopp, Stock-

holms Sportvagnsklubb

**1 juli**, Spring Break – Bus 1, Mittsverige MK

**4 juli**, MSLS Långlopp, Östergyllen RC

**10-12 juli**, Västskustloppet, Falkenbergs MK

**24-26 juli**, Raceweek, Stockholms Sport-

vagnsklubb

**31/7-1/8**, BMW Cup, BMW Club Schweden

**31/7-2/8**, Swedish Lapland 24h, Bengtsfors MC

**1-2 aug**, Race4Fun, Falkenbergs MK

**1 aug**, MSCC KM3, Malmö Sports Car Club

### Radiostyrt

**23 maj**, Mittsvenska Cupen #1, SMK

Trollhättan

**27-28 juni**, Mittsvenska 1/5 LS Race Tour,

Radiostyrd Bilsport i Norrköping

**17-19 juli**, RM 1/10 elbuggy 2WD och 4WD,

Karlskrona MRK

### Rally

**16 maj**, TUSS, Kolsva MS

**21 maj**, EMK KM-2, Enköpings MK

**23 maj**, TUSS, SMK Hörby

**24 maj**, Nässjö MK – INSTÄLLT

**30 maj**, TUSS, Åtvidabergs MK

**30 maj**, GRC 2, Gotlands MF BK

**30 maj**, Privatbostäders Rally Special,

Stenungsunds MS

**31 maj**, Norsasprinten, Kolsva MS

**5-6 juni**, Energikontrollsprinten, Norrköpings MK

**5-6 juni**, Strömkarlsrallyt, SMK Trollhättan

**6 juni**, Nationaldagssprinten, Storfors MK

**6 juni**, HMS Rallydag, Hofors MS

**6 juni**, Sprint, MK Rimo – INSTÄLLT

**6 juni**, Temahallen Grussprint, Hässleholms MK – INSTÄLLT

**7 juni**, AM Elteknik Rallysprint, Eslövs MK

**7 juni**, YRC-Sprinten, Vallentuna MK

**7 juni**, EMK KM-3, Enköpings MK

**13 juni**, Backasprinten, Skene MS

**26-27 juni**, SMK Valdemarsvik – INSTÄLLT

**27 juni**, Seffle City Motor Challenge, Säffle MC

**27 juni**, LightOn Rallyt, Jämtlands MK

**27 juni**, Tierpssprinten, MK Tierp

**3-4 juli**, Ramuddensprinten, Norrköpings MK

**10 juli**, Svampasprinten, Tomelilla MK

**10 juli**, Rallyspecial i backe, Årjängs MK

**10-11 juli**, Slottssprinten, Katrineholms MK

**18-19 juli**, Mittsverigesprinten, SMK

Sundsvall

**24 juli**, Mästarmöte, Älmhults MK

**25 juli**, Torsbyknixen, MK Ratten

**25 juli**, Steningsprinten, Grimslövs MS

**25 juli**, Rally Anderslöv, Trelleborgs MK

**26 juli**, Gurlitta Sunneracet, MK Ratten

**26 juli**, Hässleholms GP, Hässleholms MK

**30/7-1/8**, South Swedish Rally, Föreningen

South Swedish Rally

**30-31 juli**, Kvällsrallyt, Eskilstuna MK

**31/7-1/8**, Kullingstrofén, Kullings MS

**2 aug**, JR:s Minne, SMK Örebro

### Rallycross

**12-14 juni**, SM, Västerås MS

**26-28 juni**, Supercupen, Bollnäs MK

**2-5 juli**, World Rallycross of Sweden, Finnskoga MK – FLYTTAS TILL 20-23 aug!

**10-11 juli**, Norrlandsveckan, Kalix MK

**14-15 juli**, Norrlandsveckan, Piteå MS

**19 juli**, Norrlandsveckan, Skellefteå MS

**31/7-2/8**, Supercupen, Strängnäs AMS

### Uthållighet

**7 juni**, Mittcup #2, B-Zero, SMK Sundsvall

### Regularity

**30 maj**, TUSS, Åtvidabergs MK

**7 juni**, Gärdesloppet – Prins Bertil Memorial, KAK Motorsport

**27 juni**, Seffle City Motor Challenge, Säffle MC

**27 juni**, Holmedalsrallyt, Årjängs MK

**27 juni**, Mölndals BSK – INSTÄLLT

### Racing Special

**14 juni**, Marknadsrallyt, Luleå MS

**17 juli**



# MotorSportGuiden

## AVGASSYSTEM

### ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •  
Performance • Special •  
Universaldelar • Katalysatorer •  
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping  
Tel. 0221-18070  
www.ferrita.com

## SPORTAVGASSYSTEM



www.simons.se

**Ray Metallfabrik AB**  
Avgassystem & universal  
avgasdelar i rostfritt, kromstål  
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

## BAKAXELDELAR



BakaxelDelar i Gävle levererar  
helhetslösningar till din bils drivlina!  
Vi specialiserar oss på bakaxlar och  
växellådor till framförallt Volvo, men  
har delar till många andra bilmärken.  
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-  
paket, ombyggda växellådor och  
mycket annat.

Vi har delarna till tävlingsbilen,  
vare sig du kör rally/rallycross,  
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30

Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.

www.bakaxel.se

## BILSPORTUTRUSTNING



Allt till bilen, föraren eller kartläsaren.  
Kolla våra billiga priser! 40 år i  
branschen. Vi saluför de flesta stora  
märken, som OMP, Sparco, Sabelt,  
Cobra, Peltor, Simpson, Weber,  
Autometer, m.m.

Tel 0346-207 35,

bildelar@dalhems.com

www.dalhems.com

## COMPOSITE: GLASFIBER

### - KOLFIBER - KEVLAR



#### KAROSSERI

- Tillverkning av glasfiber
- Tillverkning av kolfiber
- Mer än 5.000 produkter  
levereras per år

#### MOTOR

- Strokerkit
- H-profil vevstakar
- Smidda kolvar
- Svensk distributör för Tilton



Racing • Rallycross  
Drifting • Rally  
Karting • Crosskart  
Folkra



Webshop: www.acm.se

E-post: info@acm.se

## DESIGN & DEKOR



Racingdekor, Streamers &  
Dekaler.

0381-505 33,

order@dekaltrim.nu

www.dekaltrim.nu

## DÄCK & FÄLGAR



Rally, RC & Folkacedäck



Fälgar Stolar Bälten Tillbehör



070-600 47 70

niclas@nymekano.se

www.nymekano.se



Rallydäck från eget lager  
Kumho • MRF • Gullabo • Braid •  
Minilite m.m

070-302 80 23

david@plombo.se

www.plombo.se

## FOLKRACE



Folkraceshops affärsidé är att ta  
fram delar och trimtillbehör till  
landets folkraceåkare till ett  
konkurrenskraftigt pris.  
T.ex. packningar, kolvringer, lager,  
trimkammor, skelettsvänghjul,  
kopplingsatser, trimchip, insug,  
Weber/FAJS förgasare samt delar  
därtill.

Delar finns till Volvo, Saab, Opel  
och BMW.

Vi försöker alltid ha det mesta i  
lager! Beställ i webshopen och få  
delarna inom 2-5 arbetsdagar.  
Det går även att besöka oss i  
Örebro på kvällar och helger.

Hör av er innan bara.  
Ibland har vi lite svårt att svara i  
telefon, men skicka ett mail eller  
SMS så får du oftast svar inom kort.

Tel 0702-13 56 20

stefan@folkraceshop.se

www.folkraceshop.se

## MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Tillverkning och konstruktion  
av kamaxlar med ventilsystem.  
Färdiga produkter till utvalda  
motor-modeller, samt specialtill-  
verkning av enstaka kamaxlar och  
mindre serier.

036-32 77 70

www.agap.se



Vi tillverkar vevstakar och torr-  
sumpsoljepumpar efter dina egna  
mått och önskemål.

0240-59 43 00

info@autoverdi.com

www.autoverdi.com

## ULTRA MOTORS



Komplett verkstadsutrustning för  
alla slags motorarbeten, renovering  
och motorbyggen för racing, rally  
och gata. Även försäljning av mo-  
tordelar som tex. JE-kolvar, Carrillo  
vevstakar, Ferrea ventiler, ARP-bult,  
Cometic toppackningar, kamaxlar,  
tryckare m.m.

Vi är Skandinavisk distributör för  
bla. JE-Pistons och Carrillo vevsta-  
kar och vi har ett omfattande lager  
till de flesta bilmärken, även tillverk-  
ning efter er egen specifikation med  
korta leveranstider.

08-550 946 55

info@ultramotors.se

www.ultramotors.se



Ett av Sveriges största lager av  
tuning och reservdelar. Med över  
5.000 m2 lageryta och över  
10.000 olika produkter på hyllan.  
Vi har allt från vevstakar, ventiltjäd-  
rar, packningar, förgasare, insug, grenrör,  
turbodelar, tillbehör till kylsystem,  
styrsystem, kopplingar, ljuddämpare,  
flänsar och mycket mer.  
Med produkter från kända  
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Come-  
tic, DTA, Sachs, Weber, Pipercross  
m.fl.

Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40

info@klracing.se

www.klracing.se

## MOTORTRIMNING



**KAMAXLAR**, över 35 års erfarenhet  
av konstruktion och tillverkning till  
de flesta fabrikat. Nya på våra chill  
cast ämnen, men även omslipning  
och renovering. Vi har i närmare 40  
år varit motorleverantör till både  
fabriksteam och amatörer som i rally  
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-  
ar med våra produkter.  
Besök vår hemsida på [www.enem.se](http://www.enem.se)  
där du hittar ENEM:s produkter  
tillsammans med andra som vi  
representerar: Wössner kolvar,  
MBE insprutningssystem, Martelius  
grenrör, Maxpeedingrods vevstakar,  
HPS kompressorer m.m. Dessutom  
ett komplett sortiment av vanliga  
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00

enem@telia.com

www.enem.se

**Nästa utgåva av Bilsport Rally & Racing  
kommer den 25 juni.**



# Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom dråpligheter med motorsportanknytning som drabbat redaktörn i andra sammanhang ...



AV THOMAS LINDBERG (TEXT)  
SVEN ANDERSSON (ILLUSTRATION)

**N**är våren närmade sig här hemma var det under många år dags för redaktörn att packa kameror, reselabb, fotosändare och rese-skrivmaskin och ta flyget mot Medelhavet för att möta försommaren på Korsika, där VM-seriens asfaltklassiker stundade. Under en senare period kördes Frankrikes VM-deltävling – Rallye de France – i stället i Sébastien Loeb's hemtrakter på fastlandet, men återvände till ön för fem år sedan.

I kalendern för 2020 har Korsikarallyt fått lämna plats för att rymma fler VM-ronder utanför Europa. Och fransmännen har ju Monte Carlo-rallyt, även om den tävlingen formellt är Monacos.

Nåväl säsongen 1985, för 35 år sedan, stod märkes-VM-striden mellan Peugeot och Audi och förarkampen mellan Peugeots Timo Salonen och Ari Vatanen, när det drog ihop sig till femte deltävlingen – på Korsika. Vatanen hade vunnit Monte och Svenska, men brutit med motorhaveri i Portugal och Safari.

**PEUGEOT** hade året innan debutkört sin 205 Turbo 16 just på Korsika och Vatanen höll då länge ledningen men vattenplanade, åkte av och bröt. Självklart tillhörde han nu favoriterna och yngre brodern Tatu hade rest ner för att följa framfarten.

– Kan Tatu åka runt med dig Thomas? undrade Ari.

Javisst!

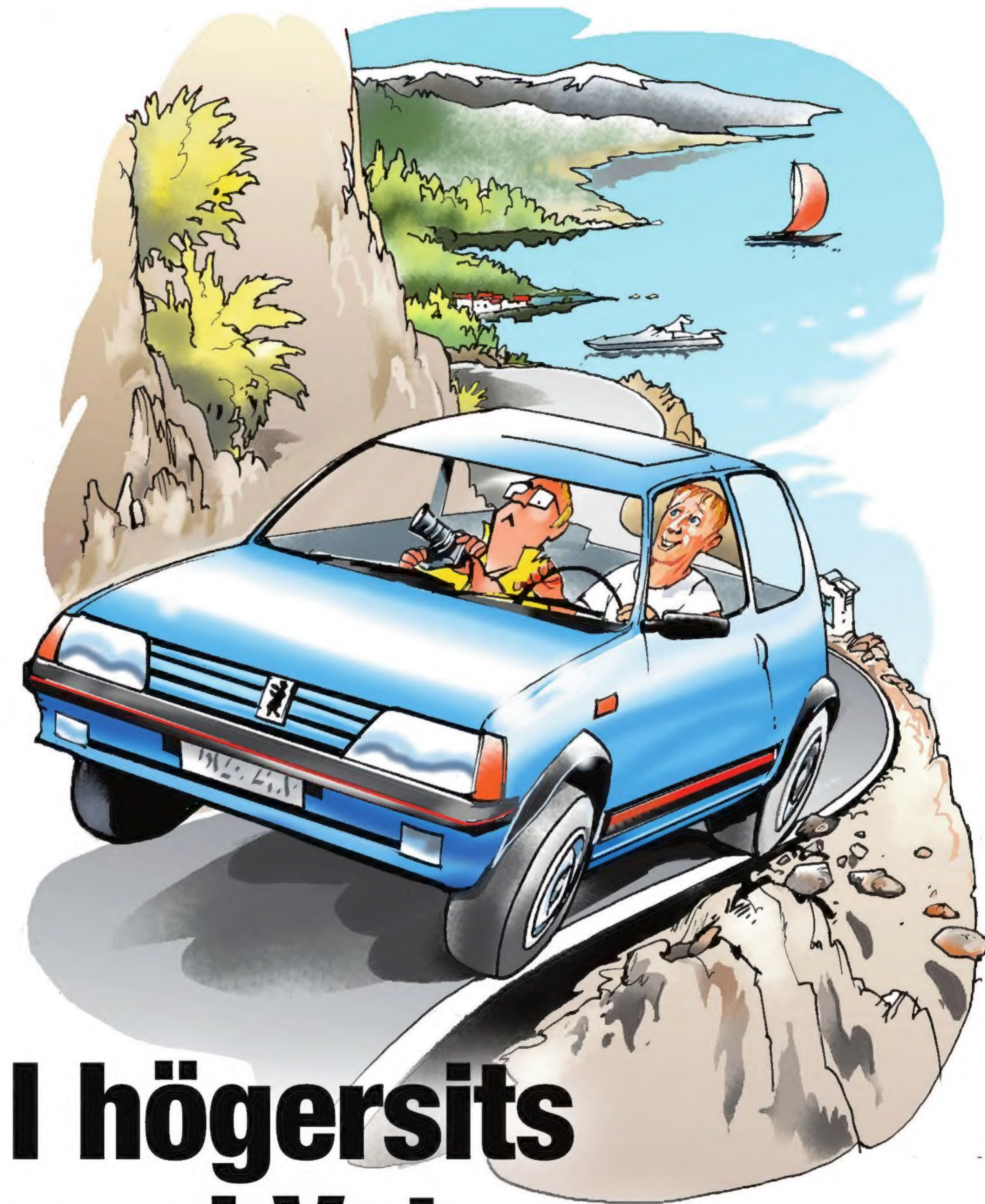
– Har du plats i ditt hotellrum också?

Jag var ensam i ett dubbelrum, tyvärr med dubbelsäng, men ...

– Okej, men Tatu måste stå ut med att rummet även är fotolabb och att det kan bli sena kvällar.

Det föll sig naturligt att Tatu tog rattan i länebilen, en Peugeot 205 GTI, när vi skulle ut på rallyt.

Tatu hade haft en rallykarriär och ansågs som riktigt ung ha varit snabbare än Ari. Jag hade själv imponerats av hans brutala framfart i en fabriks-Fiat 131 Abarth i Jyväskylä-rallyt ett antal år tidigare. Men Tatu brukade inte komma så långt. Ofta tog det



## I högersits med Vatanen

stopp i något dike på SS 1 – och efter ett fåtal säsonger lade han hjälmen på hyllan.

Nu funkade det emellertid bra. Vi höll oss på vägen hela tiden, men jag hade fullt sjå att hinna med i kartläsningen. Inte för inte brukar rallyt kallas "De 10.000 kurvornas rally".

Klart är att vi kunde besöka fler sträckor än om jag varit själv. Tyvärr fick Ari en dubbelpunk-

tering i tidigt skede, men radade sedan upp sträcksegrar tills han for av efter drygt halva tävlingen.

**ITALIENAREN** Attilio Bettega i Lancias fabriksteam hade förölyckats i en krasch första dagen och Tatu var självklart orolig innan vi fick besked att Ari och hans kartläsare Terry Harryman klarat sig bra. Naturligt nog hade Tatu inget intresse av att följa resten av rallyt.

Själv hade jag redan så mycket bildmaterial att jag den återstående tävlingsdagen kunde hoppa en sträcka och unna mig en rejäl fransk lunchpaus med ostron, råbiff, ostar, chokladmousse, bubbelvatten och dubbel espresso. Sedan väntade målrampen och bilder på segrande fransmannen Jean Ragnotti och hans mittmotormonster Renault 5 Maxi Turbo. ●



## BILSPORT RALLY&RACING NR 5/2020 UTE 25 JUNI

Som prenumerant får du tidningen tidigare

FOTO: STEFAN BOMAN



# Olyckan gav eftertanke

Systrarna Sarah och Julia Nilsson kraschade otäckt i en rallytävling förra året. Händelsen gav viktig lärdom och nu är de redo med ny Grupp E-bil och större säkerhetstänkande.

**FASTA SIDOR** LEDARE • PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF • KRÖNIKOR

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS

## Motorsport för hela slanten! Vill du också bli en i gänget?

Beställ din prenumeration på  
[rallyracing.se/prenumerera](http://rallyracing.se/prenumerera)







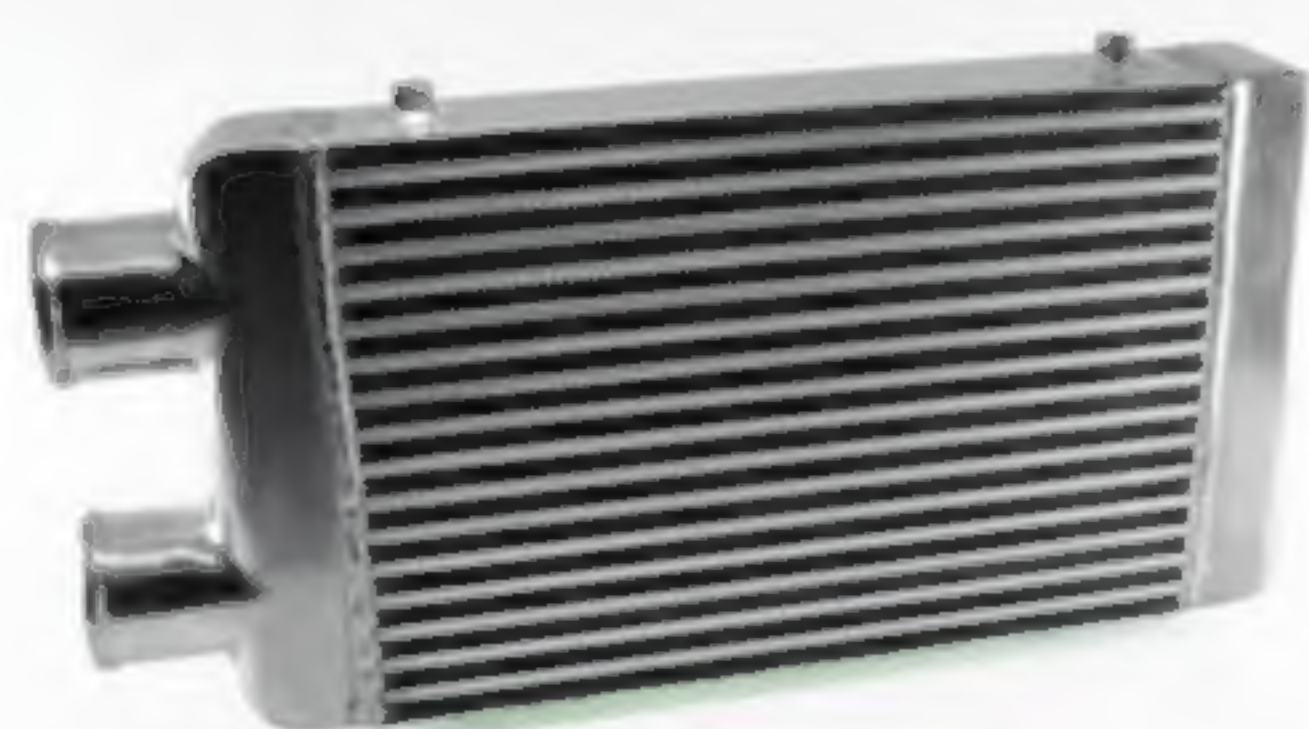
Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!

WEBER  
**W**

**Pipercross**

WALBRO

**COMETIC**  
GASKET  
www.cometic.com

**HOLSET**  
TURBOCHARGERS

**ARP**

**QUARTER MASTER**

SACHS  
**PERFORMANCE**

**DEA** fast

**BOSCH**



# APEX

APEX.SE  
RALLYSHOP.SE  
GA1.SE  
GPARTNERS.SE

INFO@APEX.SE  
0709-595155

## STORT LAGER FÖR OMGÅENDE LEVERANS



**PIRELLI**

**P ZERO  
TROFEO R**



**25% RABATT**

**EBC**  
BRAKES

DAGS ATT UPPGRADERA BRÄNSLESYSTEMET?

**AEL**  
AERO TEC LABORATORIES LTD

MISSA INTE VÅRA TIOTUSENTALS  
PRODUKTER PÅ WEBSHOPPARNA  
MED ALLT DU BEHÖVER TILL DIN BIL!